

Mobilità urbana: criticità irrisolte

Urban mobility: some unresolved critical issues

GIORGETTO GIUGIARO

Lo sfioramento degli indici riguardanti l'inquinamento urbano da atmosfera e da rumore e l'impatto automobilistico privato nelle città sta spingendo amministratori pubblici, esperti e costruttori d'auto a percorrere nuove strade atte a calmierare se non a sanare l'attuale situazione così come la riscontriamo alle più diverse latitudini del pianeta.

Se da un lato registriamo progressi alcuni anni fa insperati in materia di propulsione elettrica, di sistemi ibridi, di sicurezza, di guida assistita, di guida autonoma, di informatizzazione dei percorsi a prevenzione di incidenti stradali, restano invece al palo le innovazioni e le politiche volte a sanare le criticità della mobilità urbana.

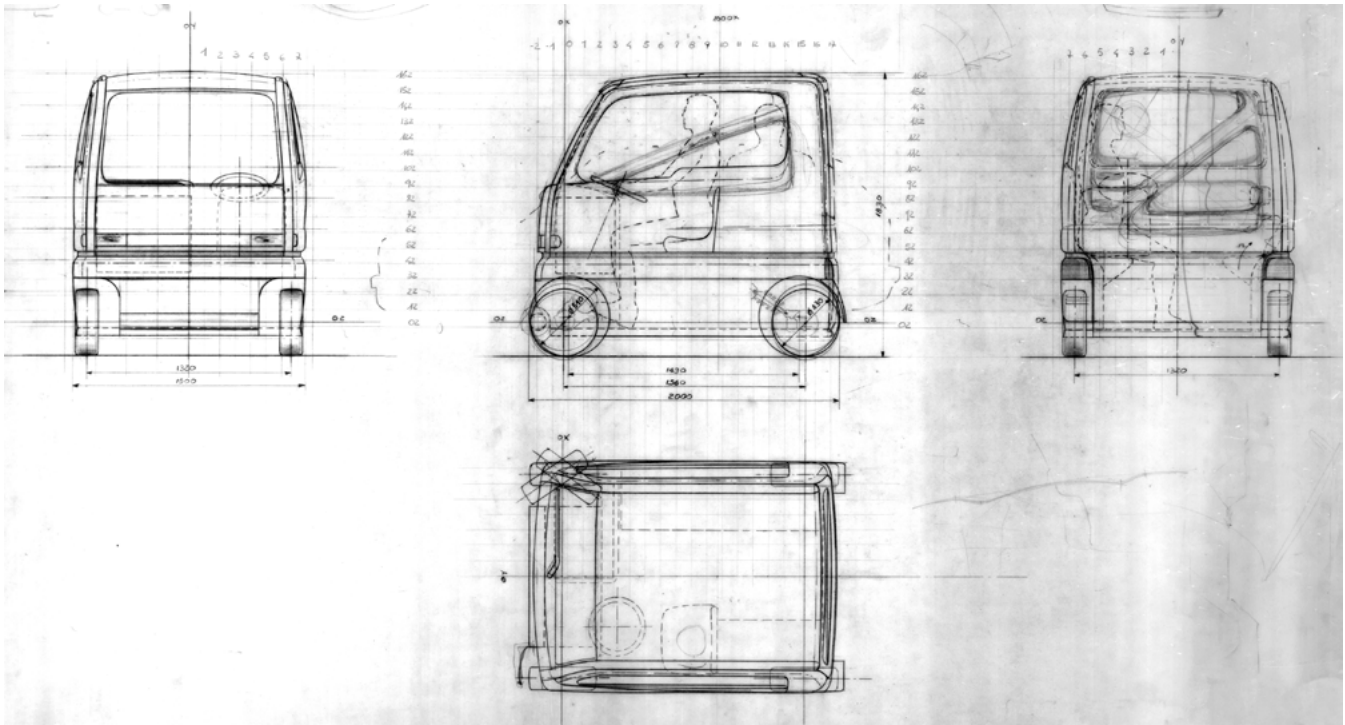
Quando negli anni Sessanta – anni di rinascita postbellica nutriti di sano entusiasmo e fiducia nel progresso futuro – in sintonia con i Centri Stile di Detroit, gli stilisti torinesi si impegnavano a ipotizzare i *dream car* degli anni Ottanta (cupoloni trasparenti, siluri aerodinamici, volumi schiacciati al suolo guidati da *driver* con tute e caschi astronautici), ricordo che oltre a coinvolgermi in quel fantasioso rodeo, avevo maturato in parallelo, coerente comunque con quel contesto avveniristico, un progetto di percorsi cittadini serviti da *tapis roulant*. Adottati per le arterie principali nelle *downtown* avrebbero agevolato gli spostamenti dei pedoni in assenza di interventi pubblici per linee metropolitane di superficie, sopraelevate o sotterranee, richiedenti enormi risorse finanziarie allora irripetibili.

Il progetto dei percorsi mobili necessitava di approfondimenti funzionali e tecnologici non indifferenti (interruzioni dei flussi agli incroci, sicurezza di assetto specie per gli anziani, carrozzine di bimbi e disabili ecc.) che comunque a quel tempo giudicai praticabili. Da torinese ipotizzavo questo scorrere di tappeti a centro strada (sostitutivi delle rotaie tramviarie) dipanarsi da piazza Statuto lungo via Garibaldi e da piazza Castello lungo via Po fino all'esedra di piazza Vittorio, ospitando residenti e turisti, accelerando i tempi di percorrenza, inseriti in uno scenario rilassato, solo distratti dal brusio dei meccanismi di traslazione sottostanti (che la tecnologia si sarebbe premurata di insonorizzare).

Accantonata ben presto la speranza di concretizzare questo disegno di infrastruttura urbana, ridimensionai le mie ambizioni di incallito sognatore per rientrare in un dominio progettuale che sentivo di possedere a sufficienza: sviluppai in Italdesign, con il supporto di mio figlio Fabrizio, il progetto della *Biga*, un veicolo elettrico urbano – pubblico o semipubblico, gestito dunque dall'amministrazione civica o da una società di servizi concessionaria – per offrire al privato un sistema di *car sharing ante litteram* in un contesto urbano “protetto”, vietato al traffico privato.

Giorgetto Giugiaro (Garessio, 1938) a 14 anni si trasferisce a Torino per seguire corsi di belle arti alternati a studi di progettazione tecnica. Nel 1955 entra all'Ufficio Studi Stilistici Vetture Speciali della Fiat, nel 1959 diventa il capo del Centro Stile Bertone, per entrare sei anni dopo alla Carrozzeria Ghia come direttore del Centro Stile e del Reparto Prototipi. Nel 1968 fonda una società di servizi per l'industria dell'automobile, l'Italdesign. Con questo marchio ha disegnato oltre 300 modelli, entrati in produzione per un totale di oltre 60 milioni di auto, e 200 prototipi sperimentali di ricerca. Nel 1981 crea una Business Unit di Industrial Design. Nel 1995 fonda la Giugiaro Architettura, società ora autonoma e indipendente che offre servizi di progettazione architettonica e pianificazione del paesaggio urbano. Dal 2010 Italdesign-Giugiaro è parte di Volkswagen Group. A Giugiaro sono state conferite sette lauree honoris causa: tre in design e quattro in architettura. Nel 1999 viene insignito del titolo di Cavaliere del Lavoro. Dal gennaio 2015 è Presidente del Dipartimento IAAD di Transportation Design. A fine 2015 fonda con il figlio Fabrizio GFG Style, società indipendente dedicata allo sviluppo di progetti nel campo del design automotive. Nel novembre 2016 è insignito del premio alla carriera nell'ambito degli award DesignEuropa, l'autorevole manifestazione organizzata dall'Ufficio dell'Unione europea per la proprietà intellettuale (EUIPO).



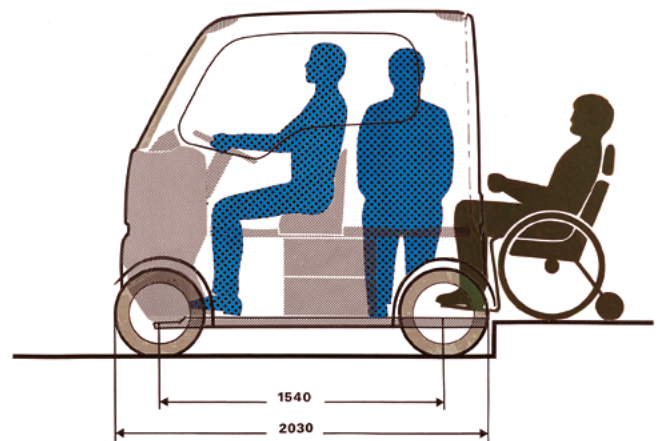
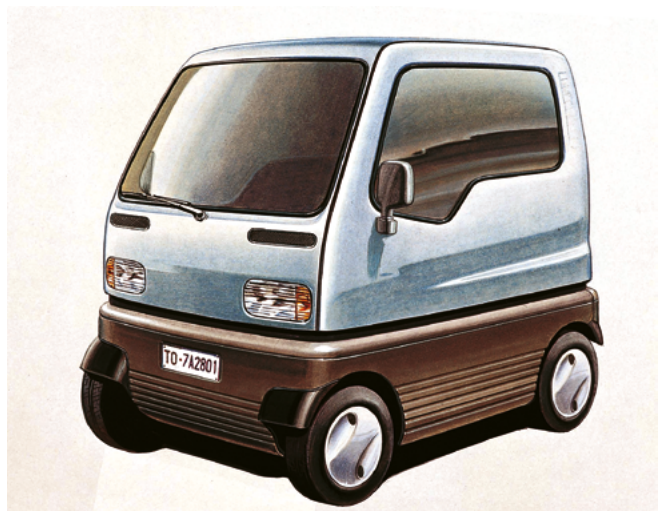


Quella *citycar* a trazione elettrica non era concepita come veicolo *per* la città, ma *della* città, messo a disposizione del pubblico dall'amministrazione civica o da enti di sua emanazione, oppure da una compagnia privata concessionaria del servizio, gestito con il sistema dei parcheggi mirati e attivabile con una apposita *credit card* che consentiva l'accesso e l'avviamento del mezzo.

Sul piano formale, privilegiata la funzione, la vetturina lunga 2 metri, larga 1,5 e alta 1,83, era essenziale e minimalista, persino un po' goffa. Poteva ospitare fino a 5 persone, conducente compreso, e accogliere agevolmente la carrozzina di un bimbo o di un disabile. Come veicolo ecologico Biga era dotata di trazione elettrica, ma con un sistema "ibrido" perché utilizzava l'energia elettrica prodotta da un motore a combustione interna (un diesel di cilindrata ridotta) accoppiato ad un alternatore. Il ricarica delle batterie alloggiato sotto il pianale utilizzava le numerose fasi passive (soste, frenate, discese, tratti a bassa richiesta di potenza). Con un litro di gasolio poteva percorrere 100 chilometri.

La foggia a cubo della carrozzeria in materiale plastico prevedeva un ampio portellone posteriore e il pianale piatto, dunque senza asperità. Risultava parcheggiabile anche a perpendicolo rispetto all'asse stradale per facilitare le manovre di accesso e di uscita con passeggeri e bagagli. Aveva in dotazione sul tetto un gruppo ottico con luce rossa e verde per indicare se il veicolo fosse disponibile o temporaneamente impegnato. Nella scocca erano alloggiati vari sensori per segnalare eventuali danni o guasti ad una centrale a distanza preposta alla logistica (anche qui il "grande fratello"...).

È sorprendente a dirsi, ma dal quel lontano 1992, quando presentai il prototipo al Salone dell'Auto di Torino e feci





ricorso a tutte le risorse mediatiche (non trascurabili) di cui la mia società ampiamente disponeva, nessun governo o amministrazione pubblica, nessuna impresa di servizi ha aderito alla messa in atto di questo sistema, sia pure a titolo sperimentale, applicandolo ad alcune città campione. Non avrei mai pensato che la Biga sarebbe finita sul piedestallo di un Museo nella sezione “utopie”. Confido nella lungimiranza degli atenei, nella determinazione e nell'intuizione dei giovani ricercatori perché vogliano cimentarsi nella tematica della mobilità urbana che continua a mandare flebili segnali se rapportati agli straordinari salti tecnologici che evolvono l'elettronica per l'auto in materia di prevenzione degli errori, di sicurezza di guida, di *performance*.

