La guida autonoma ci restituirà piazze e ramblas al posto dei marciapiedi striminziti

Dalla difficile esperienza di un viaggio verso Malpensa alle prospettive della guida autonoma: il futuro della mobilità potrebbe cambiare profondamente i nostri paesi. Ma intanto dobbiamo tornare a garantire qualcosa di molto più semplice: la certezza di potersi muovere.

Ieri mattina, sabato 21 novembre, dovevo raggiungere Malpensa. Era in corso lo sciopero ferroviario iniziato venerdì sera, una di quelle occasioni in cui ci si rende conto di quanto sia complicato muoversi nel nostro territorio senza utilizzare l'automobile.

Alla stazione di Besozzo una delle porte era chiusa con un lucchetto. Le informazioni sui treni erano praticamente inesistenti o comunque poco comprensibili. Alcuni risultavano forse cancellati, ma non era neppure chiaro quali. Era previsto un autobus sostitutivo per Gallarate, senza alcuna indicazione visibile su dove prenderlo.

Per fortuna conoscevo già la fermata di via XXV Aprile. Mi sono messo ad aspettare. Dopo circa venti minuti di ritardo, l'autobus della ditta Morandi è arrivato, ma è passato senza fermarsi, a pochi metri da dove mi trovavo. Evidentemente l'autista non mi ha visto. Ma è davvero incredibile che un autobus sostitutivo non preveda almeno un minuto di sosta in corrispondenza di una fermata programmata. Una fermata dovrebbe essere una fermata, non un semplice passaggio volante nel quale bisogna sperare di essere notati.

Non voglio attribuire responsabilità all'autista. Il problema è evidentemente più grande: è il sistema.

E stiamo parlando di Besozzo, che considero uno dei Comuni più avanzati della nostra zona per sensibilità e attenzione alla mobilità sostenibile. Se queste difficoltà si incontrano proprio in una realtà così attenta, significa che il problema va ben oltre la dimensione comunale e riguarda il modo stesso in cui è organizzata la mobilità nel nostro territorio.

A volte ho l'impressione che, se domani scomparisse il trasporto pubblico nel Varesotto, una parte consistente della popolazione quasi non se ne accorgerebbe. Siamo ormai così abituati a utilizzare l'automobile per qualsiasi spostamento da considerarla una condizione inevitabile della nostra vita.

Eppure, proprio nei territori come il nostro, caratterizzati da centri abitati diffusi, frazioni, piccoli paesi e distanze che spesso non consentono di muoversi soltanto a piedi o in bicicletta, il trasporto pubblico dovrebbe rappresentare una risorsa fondamentale.

Ma perché qualcuno scelga di lasciare a casa l'automobile, deve avere innanzitutto una certezza: sapere che il mezzo arriverà, quando arriverà e dove potrà prenderlo. E, se non arriverà, deve saperlo per tempo.

Non è soltanto una questione di frequenze o di numero delle corse. È soprattutto una questione di affidabilità e di informazione.

Si comincia dalla bigliettazione. Ancora oggi, nonostante l'evoluzione digitale, non sempre è possibile trovare e acquistare con la stessa semplicità i medesimi itinerari e titoli di viaggio sulle diverse piattaforme, da Trenord a Trenitalia fino a servizi come Trainline. Evidentemente l'integrazione tra sistemi commerciali, tariffari e informatici presenta ancora limiti che per il cittadino risultano difficilmente comprensibili.

Eppure dovrebbe essere semplicissimo: scelgo una destinazione, verifico le possibili combinazioni tra treno e autobus, acquisto il titolo di viaggio e parto. Senza dover conoscere preventivamente quale azienda gestisce una determinata tratta e quale applicazione sia necessario utilizzare.

Ma è soprattutto l'informazione in tempo reale a dover diventare una priorità.

Oggi la tecnologia permette di conoscere attraverso sistemi GPS la posizione di un autobus, di calcolare il tempo effettivo di arrivo alla fermata, di segnalare ritardi, soppressioni e modifiche del servizio.

Perché non immaginare una rete diffusa di paline intelligenti, almeno nelle fermate principali, con pannelli digitali che indichino chiaramente il prossimo mezzo in arrivo e i minuti effettivi di attesa? E, nelle fermate minori, sistemi facilmente consultabili anche dal telefono, alimentati dagli stessi dati?

Non dovrebbe essere necessario chiedersi se un autobus sia già passato, se sia in ritardo o se sia stato cancellato. E in caso di sciopero, quando il servizio è inevitabilmente ridotto, la qualità dell'informazione dovrebbe aumentare, non scomparire.

Non si tratta di tecnologie futuristiche: sono strumenti già disponibili, adottati in numerose realtà e applicabili progressivamente anche ai nostri territori.

La certezza del servizio e l'informazione sono condizioni indispensabili per restituire credibilità al trasporto pubblico. Perché in un territorio diffuso perdere una coincidenza non significa necessariamente aspettare dieci minuti: può voler dire perdere un'ora, un appuntamento, un treno o addirittura un volo.

Nel frattempo, le automobili diventano sempre più grandi. SUV e vetture ingombranti, magari con motori di piccola cilindrata, ma con dimensioni che rendono sempre più difficili persino gli incroci sulle strade dei nostri paesi. E naturalmente richiedono sempre più spazio per parcheggiare.

Abbiamo progressivamente costruito un territorio nel quale la viabilità è diventata l'elemento principale, mentre tutto il resto — case, verde, marciapiedi, spazi di incontro — sembra essere ciò che rimane per differenza.

Ma qualcosa sta cambiando. E forse molto più velocemente di quanto immaginiamo.

Proprio in questi giorni, Matteo Toson, esperto di mobilità aziendale, mi ha segnalato una novità particolarmente interessante, che ha avuto modo di sperimentare personalmente sulle nostre strade già il giorno del via libera ministeriale, tra i primi a provare questa nuova funzionalità.

Il 20 novembre, infatti, in Italia è stata autorizzata la guida assistita avanzata di Tesla, disponibile con un abbonamento di 99 euro al mese. Un sistema di livello 2, capace di affrontare anche incroci, rotatorie e percorsi urbani, pur richiedendo ancora la costante supervisione di chi è al volante.

Non siamo quindi ancora alla vera guida autonoma senza conducente. Ma siamo di fronte a un passaggio significativo di un'evoluzione tecnologica che potrebbe avere conseguenze ben più importanti della semplice comodità di guidare.

Proviamo a immaginare cosa potrebbe succedere nei prossimi anni.

Automobili condivise che vengono a prenderci quando ne abbiamo bisogno e che, terminato il viaggio, non devono necessariamente rimanere parcheggiate dove le abbiamo lasciate, ma possono raggiungere autonomamente un altro utente o una postazione di servizio.

Piccoli veicoli a chiamata, magari da quattro, sei o otto posti, capaci di collegare le frazioni, i paesi, le stazioni ferroviarie, gli ospedali, le scuole e gli approdi del Lago Maggiore.

Un sistema integrato nel quale non dobbiamo più necessariamente possedere un'automobile per poterci muovere liberamente. Dove anche un anziano, un ragazzo o una persona che non guida possa avere nuove possibilità di spostamento.

Non sappiamo esattamente quando queste tecnologie saranno mature e autorizzate per un utilizzo diffuso. Ma sappiamo che la ricerca e le sperimentazioni stanno avanzando. E che questo scenario merita di essere considerato già oggi.

Soprattutto perché la vera rivoluzione non riguarderà le automobili, ma lo spazio che potremmo recuperare.

Pensiamo a Leggiuno.

Immaginiamo per un momento la piazza davanti al Municipio senza tutte quelle automobili parcheggiate.

Cosa potrebbe diventare?

Una vera piazza. Uno spazio per i bambini delle scuole, per incontrarsi, fermarsi, conversare. Un luogo dove magari sedersi, leggere, aspettare qualcuno, partecipare alla vita del paese.

E immaginiamo di poter recuperare, progressivamente, altre superfici oggi destinate alla sosta. Marciapiedi più ampi, percorsi pedonali continui, spazi verdi, piccoli luoghi di aggregazione.

In fondo, già nel 2022 proprio a Leggiuno si era introdotta un'esperienza di car sharing elettrico, con una postazione in piazza Marconi. Un piccolo segnale della possibilità di condividere l'uso dell'automobile anziché considerarla necessariamente un bene individuale.

Ma il cambiamento che si prospetta potrebbe essere molto più profondo.

Oggi un'automobile privata rimane ferma mediamente per oltre il 95% della giornata. Per consentirne l'utilizzo per poche ore, occupiamo stabilmente enormi quantità di spazio pubblico e privato.

Se una parte significativa degli spostamenti potesse essere soddisfatta da mezzi condivisi, quale necessità avremmo di mantenere tutte queste superfici a parcheggio?

Potremmo trovarci, tra qualche anno, a ragionare sulle aree di sosta non più necessarie e forse persino su alcuni tratti stradali da destinare a funzioni diverse. Un po' come oggi ragioniamo sulle aree industriali dismesse, chiedendoci come restituirle a nuovi usi.

Naturalmente non sarà sufficiente sostituire un'automobile tradizionale con una che si guida da sola. Senza un'organizzazione intelligente, rischieremmo semplicemente di avere più veicoli in circolazione, magari anche vuoti.

La sfida sarà rendere la mobilità davvero condivisa, accessibile, conveniente e collegata al trasporto pubblico esistente.

Penso a un territorio più ampio di Leggiuno: ai paesi del Lago Maggiore, alle loro frazioni, alle relazioni con Laveno, Besozzo, Varese, Gallarate e Malpensa. Una rete di luoghi che oggi spesso raggiungiamo quasi esclusivamente con la nostra automobile e che domani potrebbero essere collegati da servizi molto più flessibili.

In questo scenario, anche il treno, l'autobus e la navigazione potrebbero ritrovare una funzione più efficace, perché finalmente sarebbe possibile raggiungerli e utilizzarli senza dipendere dall'auto privata.

E soprattutto potrebbe cambiare il nostro modo di abitare il territorio.

Il pedone tornerebbe a essere protagonista, non più un elemento da proteggere negli spazi residuali lasciati dalla circolazione automobilistica.

E il pedone porta con sé qualcosa che spesso dimentichiamo: la possibilità dell'incontro.

Le persone che camminano si vedono, si salutano, si fermano, parlano. I bambini possono giocare. Gli anziani possono ritrovarsi. Nascono occasioni di socialità, relazioni, piccoli avvenimenti quotidiani che costruiscono il senso di appartenenza a una comunità.

È questo, a mio avviso, l'aspetto più interessante della trasformazione che ci aspetta.

Non sto proponendo un nuovo piano urbanistico, né una soluzione tecnica già pronta. E non penso che l'automobile privata scomparirà improvvisamente, soprattutto in territori articolati come il nostro.

Sto parlando di sensibilità, di attenzione a ciò che sta cambiando, della capacità di immaginare un futuro diverso prima che quel futuro arrivi.

Perché chi amministra un territorio dovrebbe avere anche questa responsabilità: non limitarsi a risolvere i problemi dell'oggi, ma interrogarsi su come potrebbero cambiare le esigenze della comunità nei prossimi dieci o vent'anni.

E nello stesso tempo non possiamo aspettare la guida autonoma per risolvere problemi che già oggi avremmo gli strumenti per affrontare.

La mobilità del futuro comincia da un autobus che si ferma dove deve fermarsi, da una palina che ci dice quando arriverà, da un biglietto che possiamo acquistare senza difficoltà, da un'informazione chiara e affidabile.

Queste non sono questioni marginali. Sono condizioni essenziali per rendere concretamente esercitabile il diritto alla mobilità, soprattutto per chi non dispone di un'automobile o non può guidare.

Questo articolo vuole essere quindi anche un richiamo all'attenzione, una sollecitazione a guardare con maggiore impegno al sistema dei trasporti nei nostri territori.

Ci avviciniamo a un nuovo anno nel quale si parlerà molto di politica, di programmi e di appuntamenti elettorali. A chi si prepara ad assumere responsabilità pubbliche, oggi e nelle prossime scadenze, nei Comuni, in Provincia, in Regione e a livello nazionale, vorrei suggerire di dedicare attenzione anche a questi temi.

Non soltanto alle grandi infrastrutture, certamente importanti, ma all'organizzazione quotidiana della mobilità, all'integrazione tra i servizi, all'informazione, all'accessibilità e alla qualità dello spazio pubblico.

Sono questioni che nessun Comune può affrontare da solo e che richiedono collaborazione tra amministrazioni, enti di governo del trasporto e gestori dei servizi.

Perché il futuro si costruisce anche attraverso decisioni apparentemente piccole, ma capaci di migliorare concretamente la vita delle persone.

Dovremmo iniziare a immaginare le nostre piazze senza considerarle inevitabilmente parcheggi, le nostre strade senza considerarle esclusivamente luoghi di transito, i nostri centri senza pensare che il loro valore dipenda dalla possibilità di arrivarci e lasciare l'automobile davanti alla porta.

Forse la tecnologia ci offrirà finalmente l'occasione di recuperare qualcosa che abbiamo progressivamente sacrificato: lo spazio per vivere insieme.

E allora la vera notizia non sarà più che una Tesla riesce ad attraversare autonomamente una rotatoria.

Sarà che, grazie a un modo diverso di muoverci, una piazza potrà tornare a essere una piazza.

E che i nostri paesi potranno tornare a essere soprattutto luoghi per le persone.

Stefano Introini

Architetto – Consigliere comunale di Leggiuno

Stefano
Introini
22.11.2026
11:30:27
GMT+01:00