

29 marzo 2011 13:49

Più anarchia nel traffico

di [Redazione](#)



Un esempio tedesco dimostra che l'incertezza crea sicurezza.

Anche in Svizzera il trasporto stradale è caratterizzato da regole, divieti e controlli. Ma dalla Germania arriva l'esempio che con meno cartelli e semafori si è più sicuri.

Una coppietta in motocicletta, tutt'e due nudi ma con il casco: come guideranno?

Con prudenza, naturalmente. Questo l'indovinello con cui l'ingegnere del traffico olandese Hans Mondermann era solito introdurre le sue conferenze. Il succo del messaggio era: l'incertezza crea sicurezza.

La realtà però è un'altra. Il traffico viene regolamentato più che mai. Se il Governo svizzero, come è capitato di recente, annuncia di voler sfolire la selva di cartelli stradali, ben che vada si discute di aspetti marginali. Ma non s'intacca minimamente il concetto di base: l'uomo è un mostro incosciente, che sulla strada può essere salvato da se stesso solo con la minaccia delle sanzioni.

E se invece funzionasse in altro modo?

Bohmte in Bassa Sassonia, 7.500 abitanti, una chiesa, un paio di ristoranti. E un grosso problema chiamato Landstrasse 81, la strada che collega Osnabrueck ad Hannover e che attraversa il paese. Il che significa 12.500 veicoli al giorno e un intasamento perenne. Agli abitanti era passata la voglia persino di fare un salto dal fornaio o di sostare davanti al caffè. Meno ancora s'azzardavano a lasciare che i bambini girassero in bicicletta.

Fino a quando Klaus Goedejohann, sindaco di Bohmte, non sentì parlare delle idee del progettista urbano Mondermann e decise di agire. Nel giugno 2008 il centro di Bohmte fu liberato da cartelli stradali e semafori; sede stradale e marciapiedi furono messi sullo stesso piano. Rimase una sola regola: chi viene da destra ha la precedenza. Da allora, 12.500 veicoli viaggiano insieme a pedoni e ciclisti. Funziona.

Il concetto è quello di *shared space* (spazio condiviso tra tutti coloro che si muovono). Si è imposto non solo a Bohmte, ma anche in alcuni Comuni di Belgio, Danimarca, Olanda, Austria

(http://www.aduc.it/notizia/centri+abitati+senza+semafori_120147.php); persino nella Kensington High Street di Londra sono stati smontati i segnali di divieto, le isole pedonali e le delimitazioni: con successo.

Argomenti ideologici

Gli incidenti con coinvolgimento dei pedoni sono nettamente diminuiti, sebbene non fosse la priorità dello spazio condiviso; l'idea era piuttosto di potenziare qualità e vivibilità dei quartieri commerciali. Ma essendo questo un argomento ideologico, diventa più difficile far accettare il nuovo concetto. Infatti le associazioni degli automobilisti storcono il naso, proprio perché gli utenti motorizzati sono i più svantaggiati dalle zone di spazio condiviso.

Per questo, esperti come Markus Hackenfort danno la precedenza alla sicurezza. Hackenfort dirige il Progetto di ricerca sugli incidenti della Scuola Superiore di Scienze Applicate a Zurigo. Dice: "Per me la cosa essenziale dello "shared space" è che la gente sta più attenta", e punta su strade "autodichiaranti" -la cui strutturazione consenta cioè di capire come ci si deve comportare.

Che le modifiche dell'immagine stradale parlino di per sé, lo ha dimostrato Bohmte. Prima dell'inaugurazione il nervosismo era grande. Il sindaco viveva notti insonni, il poliziotto del Paese doveva organizzare ripetuti incontri nelle scuole per far passare il cambiamento tra la gente. Ma le paure si sono rivelate infondate. Un recente studio dell'Istituto superiore di qualificazione professionale di Osnabrueck indica un 80% di consensi. Anche il timore che le persone venute da fuori trovassero difficoltà ad adeguarsi è risultato infondato. "L'immagine della strada parla da sé. Essa mostra che qui vige qualcosa di diverso", spiega Hackenfort.

Un buon milione di euro sono costati la pianificazione e la ristrutturazione del centro di Bohmte; il progetto finito è arrivato a due milioni. Malgrado gli ostacoli legali -in parte rimossi puntando sul carattere di "progetto pilota"- , è stato dunque possibile impostare lo spazio condiviso secondo gli intendimenti del sindaco. Un giorno lo spazio potrà essere ampliato di quasi un chilometro rispetto al nucleo del paese. "Ci può stare", dice Goedejohann. Anche se, precisa, lo spazio condiviso non funziona dappertutto, ma solo dove ci sono diversi interessi da soddisfare.

"Autostrade o strade a più corsie nelle città non sono adatte. Ci vuole sempre una rete viaria veloce e una lenta".

Liberarsi dai segnali stradali

Pensare di ingrandire addirittura il progetto, il sindaco Goedejohann non se lo sarebbe neppure sognato un paio di anni fa. Egli, uomo della CDU (conservatori, ndr) che si batte per una visione di solito prospettata dai Verdi? Ci sono voluti quattro anni dall'idea alla sua realizzazione e alcune discussioni estenuanti. Come quando c'era da discutere sul modo di indicare la nuova zona. La soluzione? Non segnarla proprio. "Volevamo liberarci dai segnali, non inventarcene di nuovi", dice Goedejohann. Un'altra volta, gli istruttori di guida lamentarono il fatto che la piazza del paese sarebbe stata simile a una rotatoria, ma che, in base al concetto di spazio condiviso, si sarebbe potuta percorrere anche da sinistra. Ebbene sì: è ammesso tutto ciò che non crea rischi per nessuno. Alla fine tutte le obiezioni cessarono. Poco tempo fa, il sindaco Goedejohann ha indetto un concorso per ampliare la zona dello spazio condiviso. Molti abitanti hanno proposto di sistemare delle panchine dentro l'area, e quest'idea verrà presto tradotta in pratica.

Posti a sedere per pedoni nel bel mezzo di un incrocio di due strade principali molto trafficate? Non facile da immaginare.

Bambini che dirigono il traffico

Attenti, parco giochi!

Anche in Svizzera si stanno elaborando nuove concezioni per il trasporto. Ma i 30 km/h di velocità sono molto meno rivoluzionari del concetto di spazio condiviso. La cosa funziona se cartelli, delimitazioni a terra e paracarri ne indicano l'obiettivo. Lo spazio condiviso, invece, è talmente estremo, che il suo inventore Hans Mondermann costruì addirittura un parco giochi in mezzo alla strada di un quartiere residenziale olandese. Il conducente del veicolo vede il parco giochi da lontano, e riduce spontaneamente la velocità. Roba da pazzi? Forse. Eppure l'idea si è affermata.

(articolo di Christof Gertsch per Neue Zuercher Zeitung am Sonntag del 27-03-2011. Traduzione di Rosa a Marca)