

La storia

ALESSANDRO ALVIANI BERLINO

Reazioni al volante Senza divieti gli automobilisti diventano più prudenti e tolgono il piede dall'acceleratore

Sopravvissuta L'unica regola in vigore resta l'obbligo di precedenza indispensabile per il traffico agli incroci

La città senza segnali stradali

La tedesca Bohmte inaugura il traffico autogestito "Cartelli e semafori fanno aumentare gli incidenti"

Cercare le prossime strisce pedonali per attraversare la trafficatissima statale 51, che taglia in due il paesino di Bohmte, nell'ovest della Germania, è del tutto inutile. Qui gli abitanti ne fanno a meno e avviano ogni volta una trattativa a distanza con gli automobilisti, fatta di gesti e sguardi veloci. Le strisce pedonali, infatti, non esistono. Come non esistono i semafori, i divieti di sosta e i segnali di stop.

Persino il marciapiede è scomparso, risucchiato allo stesso livello della carreggiata e della pista ciclabile. Bohmte è la prima città tedesca ad aver abolito i cartelli stradali in centro. E, anche se può suonare folle, l'esperimento, inaugurato nel fine settimana, sembra funzionare.

L'idea arriva da un esperto del traffico olandese, Hans Monderman, che vent'anni fa ha dichiarato guerra alla segnaletica stradale. «Un villaggio dovrebbe apparire come un villaggio e non come il circuito del Nürburgring», ha spiegato. Il paradosso di Monderman è semplice: occorre rendere le strade più pericolose per aumentarne la sicurezza. Privati dei cartelli e disorientati

IL PROGETTO

L'idea viene dall'Olanda ed è sostenuta e finanziata dall'Unione Europea

GLI INCREDULI

Gli unici sbigottiti sono gli abitanti del paese vicino, ignari della novità

dall'assenza della segnaletica a terra, gli automobilisti tendono ad alzare il piede dall'acceleratore e a guardarsi intorno. Un principio che Monderman, scomparso a inizio anno, ha sperimentato con successo in numerose cittadine dei Paesi Bassi sin dalla metà degli Anni Ottanta e che è stato ripreso per il progetto europeo «Shared Spaces», cui partecipano sette Comuni in Germania, Belgio, Olanda, Danimarca e Gran Bretagna. Automobilisti, pedoni e ciclisti condividono uno spazio e sta alla loro responsabilità evitare il caos. Un'idea che a Bohmte sembra farsi sempre più largo, dopo lo scetticismo degli inizi.

Addio marciapiede

Nel mese scorso lungo un tratto di 450 metri della statale 51, l'arteria principale in questo paesino di 13 mila abitanti, sono stati prima eliminati i semafori in centro e rimosse le isole pedonali e la segnaletica a terra, poi sono scomparsi tutti i cartelli e infine i marciapiedi sono stati abbassati per portarli al livello della strada. L'unica concessione: ai bordi della carreggiata è stata inserita una serie di pietre bianche scanalate, per aiutare i non vedenti. Per il resto la strada fa ormai tutt'uno col marciapiede e la pista ciclabile. L'unico cartello rimasto è un segnale blu e rosso che indica l'inizio dello

disorientamento iniziale continua ancora oggi a provocare i suoi effetti, soprattutto tra i più anziani o tra le madri, preoccupate per via della presenza di diverse scuole nei pressi della statale 51. Per non parlare di quanti arrivano qui dalla vicina Osnabrück e, ignari della novità, dimenticano di togliere il piede dall'acceleratore. Eppure i cittadini iniziano lenta-

mente ad abituarsi, tanto che il sindaco, Klaus Goedejohann, è entusiasta. «Non ho mai visto automobilisti così attenti», spiega. I numeri sono dalla sua parte: dal 19 maggio (giorno dell'avvio ufficiale del progetto) non è stato registrato neanche un incidente, contro i 40-45 segnalati in media ogni anno a Bohmte. Statistiche che sembrano far svanire i dubbi di quan-



Spazio comune
L'idea di abolire i cartelli affascina anche i vertici dell'Unione Europea

tavrebbero preferito investire altrove i 2,35 milioni di euro necessari per abbattere la segnaletica (di cui 576 mila dall'Unione europea). Le uniche regole ancora in piedi sono due: precedenza a destra e obbligo per tutti di prestare attenzione. E così non è insolito imbattersi in automobilisti e pedoni che si bloccano in mezzo alla strada, indecisi sul da farsi. Un breve

scambio di gesti e si riparte. O in clienti che, uscendo da uno dei negozi che sorgono lungo la statale, si ritrovano letteralmente in mezzo alla strada, senza rischiare per questo la vita. Un successo per Hans Monderman.

Intervendo all'inaugurazione, il presidente dell'Europarlamento, Pötering, si è sbilanciato: «Shared Space è un modello per il futuro».



A PALERMO

Il Tar annulla le Ztl: «Sono illegittime»

Macigno sulle Ztl. Il Tar di Palermo ha accolto il ricorso presentato da un caravan di associazioni contro le zone a traffico limitato del capoluogo siciliano annullando il provvedimento. Le due Ztl erano entrate in vigore lo scorso 5 maggio in due ampie aree della città.

Contro il provvedimento, commercianti, consumatori e albergatori. Sono oltre 285 mila i pass di accesso alla Ztl emessi, per un incasso vicino ai quattro milioni di euro.

L'ASSESSORE EDOARDO CROCI

“Farlo a Milano? Non se ne parla”



«E' un esperimento che può andare bene per un centro piccolo, non per una metropoli»

MILANO

L'assessore alla Viabilità del Comune di Milano Edoardo Croci è perentorio: «Da noi non funzionerebbe».

Assessore, c'entra forse il fatto che siamo italiani, mica tedeschi?

«No. C'entra che l'esperimento va bene per una città piccola, non per una grande metropoli come Milano. Per fluidificare il traffico ci vogliono cartelli e semafori. E poi corsie separate per gli autobus e le bici».

E le rotatorie? Di questi tempi sono molto di moda...

«Sono uno degli strumenti possibili. Sono efficaci. A Milano compatibilmente con la toponomastica della città le abbiamo aumentate. Sono una soluzione aggiornata. Meglio di

l'esperimento di Bohmte è inserito in un programma della Ue per semplificare la cartellonistica stradale. Che ne pensa?

«Sono d'accordo. Ma una città da sola non può cambiare colore, dimensione e forma della segnaletica stradale».

Dica la verità. Non ha un po' d'invidia per i tedeschi? In alcuni Land non ci sono limiti di velocità. Se lo immagina qui da noi?

«Il limite non c'è solo su alcuni tratti autostradali. E' una scelta discutibile».

Meglio la tolleranza zero, per reprimere certi comportamenti al volante?

«Basta far applicare il codice della strada che è una legge a tutti gli effetti».

Se la sente di dare un voto agli automobilisti milanesi?

«Nessun voto. A loro dico solo che una volta scesi dall'auto, siamo tutti pedoni o ciclisti. Con quei diritti che un'automobilista deve rispettare. Per dovere e per senso civico. Oltre che per l'esistenza del codice della strada».

L'ATTRICE MARISA LAURITO

“A Napoli è come se non ci fossero”



«Il rosso qui è soltanto un avvertimento alla prudenza, poi si passa lo stesso»

NAPOLI

A Napoli l'hanno risolta facilmente, senza proclami ufficiali e senza togliere alcun arredo cittadino, come i semafori, i cartelli di divieto e quant'altro. Il traffico, a Napoli, è autogestito da tempo immemorabile. Luciano De Crescenzo nel suo «Così parlò Bellavista», dedica ampio spazio all'argomento prendendo in prestito un milanese sbigottito da tanto caos, al quale il professore napoletano spiega la sua ricetta per uscirne vivi, in definitiva, sangue freddo e nessuna fiducia per i segnali.

Anche Marisa Laurito è espertissima del traffico napoletano.

Marisa, ha sentito? Una cittadina tedesca ha deciso di disfarsi dei segnali. Lei

«Noi a Napoli è da tempo che stiamo facendo le prove generali. Questo sistema può essere utile per persone molto mature, per coloro che hanno dentro una tale autodisciplina da rendere superfluo qualsiasi altro accorgimento».

Dunque i napoletani...

«Perché perfetto per noi. Pensi che per l'automobilista partenopeo il semaforo rosso significa solo avvertimento di prudenza quando si passa lo stesso. Guai a fare altrimenti, sarebbe pericolosissimo. Tanto che quando si è costretti a regolarsi diversamente, si avverte».

Che vuol dire?

«Le racconto una storia vera. Un automobilista che aveva già perduto quasi tutti i punti della patente sul vetro della macchina espose un cartello: "Mi sono rimasti solo cinque punti, cerca-te di capirmi se mi fermo col rosso"». Ma senza alcuna regola è difficilissimo guidare.

«Infatti chi guida bene a Napoli guida bene ovunque. Bisogna essere rapidi nel traffico, mai tergiversare perché si rischia la vita».