

50
2003
7

Esperimento a Exhibition Road: verrà creato uno «spazio comune» per auto e pedoni. «Così diminuiranno gli incidenti»

A Londra una strada senza segnaletica. Per l'autodisciplina



DAL VORTICOLO

LONDRA — Se funziona, sarà un trionfo liberale. Strade senza semafori, senza cartelli, senza segnaletica orizzontale senza aiutoe spartitraffico. Spoglie. Per diminuire, proprio così, il numero degli incidenti: uno «spazio conditvo» in cui ognuno deve prendersi le proprie responsabilità, a piedi o al volante. L'esperimento sarà fatto in una strada di Londra frequentatissima, la Exhibition Road, che ha su un lato i musei della Scienza e di Storia Naturale e sull'altro il Victoria and Albert. Se i risultati saranno buoni, sarà esteso ad altre are.

I PRECEDENTI
L'esperimento di Londra ha alle spalle alcuni precedenti già riusciti. Sopra, la cittadina di Lund, in Svezia; niente marciapiedi, tavolini e auto convivono. Sotto, una via centrale di Heren, in Olanda: anche qui «spazio comune» per pedoni e veicoli



Iniziativa del genere sono già state prese in Olanda. Dronimarca e Svezia, ma è la prima volta che in prova viene fatta in una grande metropoli per verificare la possibilità di applicare il sistema su larga scala. La teoria che sta alla base dell'esperimento, fortemente voluto dal consiglio di zona conservatore di Kensington and Chelsea, è che tutti gli utilizzatori della strada sono uguali: nessuno deve pensare che una porzione della via gli sia riservata solo perché sta guidando un'auto e quindi di potere non prestare attenzione ai pedoni o alle biciclette. Questo è quanto succede oggi, che trionfano i concetti di separazione tra lo spazio destinato all'auto e quello ai pedoni e di regolazione «veritistica» dei movimenti stradali, attraverso appunto la segnaletica.

In Exhibition Road, invece, tutto sarà lasciato alla «contrattazione» individuale, cioè al libero rapporto fra chi vuole attraversare la strada e chi non lo deve, tra il ciclista che pedala e il taxista che fa manovra. Unica regola, che la velocità dei veicoli non sia superiore alle venti miglia orarie. 32 chilometri l'ora. Misura necessaria, dicono gli esperti del traffico, perché l'autoregolazione della circolazione avverrà per lo più attraverso le occhiate e l'intuizione delle intenzioni altrui, un po' come quando si spinge un carrello al supermercato. Ma non provocherà, aggiungono, un rallentamento: l'eliminazione dei semafori, anzi dovrebbe accelerare il flusso. Soprattutto, l'obiettivo è una diminuzione degli incidenti: il risultato dell'esperienza olandese e di alcune cittadine britanniche, le quali, solo eliminando le linee bianche nelle strade del centro, hanno visto diminuire di più del 30% gli incidenti. Secondo questo approccio troppa regolazione stradale provocherebbe più incidenti e maggiori lentezze nella circolazione: proprio come avviene in economia quando lo Stato fissa il naso anche dove non ce n'è bisogno. Meglio liberalizzare.

31%

GLI INCIDENTI

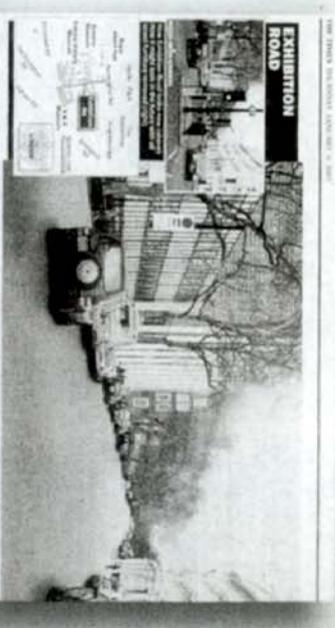
in meno in Olanda senza linee bianche nel centro

2

KM ALL'ORA
la velocità massima consentita all'auto

Nel primo tempo addirittura non sarà fatto, prevedono nel quartiere: autobus rossi e taxi neri, per dire, dovranno rinunciare alle manovre spericolate e alla velocità che li hanno resi famosi non meno del loro colori. Ma per Londra potrebbe essere una piccola svolta (non obbligatoriamente).

Daniilo Tshino



Will the first naked street make drivers slow down?



IL PROGETTO
Sopra, uno scorcio di Exhibition Road, a Londra; l'immagine, pubblicata ieri dal Times, è stata rielaborata al computer per eliminare spartitraffico, segnali stradali e semafori. Sotto, Kensington High Street: disegni sull'asfalto al posto del cartelli