

ALLA RICERCA DI UNA MOBILITÀ URBANA IDEALE

La città che ha spento i semafori

Esperimento a Drachten, in Olanda: senza segnali stradali il traffico migliora

DRACHTEN (Olanda)

Provate a immaginare una strada urbana senza semafori, senza segnaletica verticale né orizzontale, senza marciapiedi, divieti e segnalazioni per gli automobilisti. Come conseguenza diretta, nella vostra mente si materializzerà un'altra immagine che riproduce il caos assoluto, traffico in tilt e blocco totale della circolazione. Tipica reazione di noi latini, che alle regole e ai divieti ci affidiamo fin troppo, fiduciosi in qualche Ente Superiore, Padre-Padrone che vede e provvede a dirci cosa fare e cosa no.

Ma ormai da alcuni anni, con una vistosa accelerazione dal 2004, si va diffondendo una cultura antitetica tendente a realizzare "strade nude" per fluidificare il traffico e ridurre il numero degli incidenti. Esperimenti in questo senso - totali o parziali - sono stati realizzati in Olanda (Drachten, Makkinga e Emmen), Gran Bretagna (Ipswich, 130 km a nord est di Londra), Belgio (Ostenda) e Danimarca (Ejby). Con risultati quasi sempre sorprendentemente incoraggianti, tanto che a Bohmte, nel nord ovest della Germania, il comune sta per eliminare i bordi dei marciapiedi per facilitare il passaggio quotidiano di oltre 12.500

veicoli, sull'esperienza di quanto fatto nel 2000 a Londra nella trafficatissima Kensington High Street. Via 800 metri di barriere di sicurezza per i pedoni, col risultato che nel 2003, rispetto al 2000, proprio il numero dei pedoni feriti si era ridotto del 60%, e la circolazione risultata più fluida.

A dare il via a questa tendenza, al momento ancora sperimentale, sono state già negli anni '70 le idee di un ingegnere del traffico olandese di 59 anni, l'urbanista "visionario" Hans Monderman, applicate a Drachten e Makkinga. Infatti, eliminando o limitando alle informazioni veramente essenziali divieti e

imposizioni, gli automobilisti avrebbero un comportamento più attento e prudente. Una teoria confermata dall'urbanista Ben Hamilton-Baillie, che nel 2000-2001 ha insegnato ad Harvard ed è il responsabile del programma britannico Shared space (Spazio condiviso), finanziato anche dall'Unione Europea perché destinato a verifi-

Provvedimenti simili già presi con successo in Gran Bretagna, Belgio e Danimarca

care validità e fattibilità del concetto delle "strade nude". Dopo che già nel 2003 i semafori erano stati rimossi nella piazza Laweplein di Drachten, attraversata giornalmente da 22 mila veicoli (comprese molte decine di autobus) è stato rilevato che il tempo medio di attraversamento dell'incrocio è passato dagli originari 53 secondi a valori compresi fra 24 e 36 secondi, mentre nel 2004 e nel 2005 si sono registrati solo un paio di inci-

identi con feriti contro i 4 del 2001 e i 9 del 2000. Adesso a Ipswich, in tre strade del centro, sono stati rimossi cartelli, segnaletica orizzontale e barriere di ogni tipo, lasciando solo indicazioni discrete che sconsigliano il parcheggio illegale, fuori dalle normali indicazioni del Codice stradale.

Secondo gli psicologi interpellati dalle autorità, una pleiade di cartelli segnaletici crea confusione nel 70% degli automobilisti, che finiscono per non tenerne conto, irritati da una lunga lista di indicazioni e prescrizioni: noce, considerato che gli utenti potrebbero agire liberamente ma responsabilmente con un comportamento più prudente e civile.

Ciononostante, la segnaletica "minimalista" e il traffico "fai da te" sono ancora controversi e quindi difficili da immaginare come una delle possibili soluzioni ai problemi della circolazione e della sicurezza. Sono accusati di privare gli automobilisti di informazioni essenziali. Ma resta comunque un'ipotesi da provare almeno a percorrere.

Autostrade da incubo spaventano i tedeschi

MONACO DI BAVIERA

Le famose autostrade tedesche, vanto della Germania e un tempo paradiso di chi voleva correre senza problemi, di paradisiaco hanno sempre meno. A parte la progressiva introduzione dei limiti massimi di velocità - generalmente 120, ma anche 130 km/h - su molti tratti dei 16 mila chilometri della rete, il volume di traffico aumenta ogni giorno e rende sempre più difficoltosa la circolazione, soprattutto nei fine settimana o nei periodi delle vacanze. Amanti delle statistiche come pochi altri al mondo, i tedeschi hanno fatto anche quella delle

code in autostrada. Ne è risultato che crescono paurosamente: nel 1996 durante il periodo estivo di massimo traffico se ne erano registrate 406, dieci anni dopo hanno sfiorato il tetto allarmante di mille, risparmiando appena 2 mila km del totale.

L'Autobahn si trasforma spesso in incubo. Soprattutto per la crescente presenza dei veicoli pesanti. Un tormento, quello dei bisonti della strada, destinato a diventare ancor più spaventoso se sarà concesso il permesso di circolazione (sia pure su itinerari prefissati e a grande distanza l'uno dall'altro) ad autotreni di dimensioni americane. Con portata fino a



Segnaletica abolita

La piazza Laweplein di Drachten, attraversata giornalmente da 22 mila veicoli. Senza segnali si sono ridotti il tempo di scorrimento e gli incidenti



60 tonnellate e oltre 25 metri di lunghezza. Gli autocarri attualmente circolanti non superano le 40 tonnellate e la loro lunghezza è generalmente variabile fra i 16,5 e i 18,75 metri. La dif-

Allarme per i permessi di transito ai camion oversize. Battesimo curioso alle zone di sosta

ferenza con i "mostri" ai quali si progetta di dare luce verde, già ribattezzati "Trucks XXL", è impressionante. Costruttori di autotreni e grandi spedizionieri sostengono che inviare sulle

autostrade due di questi giganti permette di rimpiazzarne tre del tipo tradizionale. Quindi risparmio di energia, personale, costi e spazio sulle carreggiate. Veemente è invece l'opposizione dell'ADAC, il maggiore automobile club tedesco, e di molte associazioni di consumatori e ambientalisti, che vedono nei "Trucks XXL" soltanto un pericolo per la sicurezza del traffico, delle infrastrutture e della salute pubblica. Il ministero federale dei trasporti per ora è prudente, ma in alcuni Länder sono già cominciate le prime sperimentazioni.

Sempre più stress, anche in Germania, per gli automobili-

sti. Che possono, però, riposarsi oltre che nelle aree di servizio autostradali (oggi quasi tutte belle, moderne e confortevoli) anche nei numerosi parcheggi, spesso ubicati in luoghi ameni. Anche questi diventeranno ancora più accoglienti e sicuri, almeno a sentire il ministero. Perché verranno tutti battezzati con un bel nome ispirato ai luoghi in cui sorgono, che li contraddistinguerà uno per uno: «Polizia e vigili del fuoco potranno individuarli più in fretta in caso di bisogno», sottolineano le autorità. Mentre l'associazione dei contribuenti grida allo spreco di denaro pubblico per i nuovi cartelli con i nomi.