

dove uomini, macchine e bici condividono una via sregolata

Mobilità | *A Chicago una strada rinuncerà a segnaletica e marciapiedi. La shared street dovrebbe costringere tutti gli attori ad aumentare la vigilanza. E fin qui ha funzionato*

MARCO MOTTA

■ State passeggiando sul marciapiede col naso all'insù per godervi la vertigine dei grattacieli di Chicago, magari in una di quelle gelide e ventose giornate invernali dal cielo cristallino che solo la metropoli dell'Illinois sa regalare. State puntando in direzione del lago Michigan per uscire dal traffico cittadino. A fianco a voi scorrono tre o quattro file di macchine, semafori, strisce pedonali, cartelli stradali, la segnaletica per terra, le piste ciclabili, insomma tutto quello che fa un paesaggio stradale **urbano**. Poi, a un

certo punto, girate l'angolo e scompaiono tutto, o quasi.

Benvenuti in una *shared street*, una strada condivisa, dove sono abolite le divisioni tra auto private, mezzi pubblici, biciclette e pedoni. A riassumere la notizia così, il riflesso condizionato è immaginare una situazione di semi-anarchia che moltiplica gli incidenti. Eppure la città di Chicago nei primi mesi del 2015 inaugurerà la sua prima strada condivisa in Argyle street. E per ripensarla ha stanziato oltre tre milioni di dollari, avviando un percorso partecipativo aperto ai cittadini del quar-

tiere che hanno dibattuto i dettagli della progettazione.

L'idea alla base delle strade condivise è che l'assenza di marciapiedi, corsie preferenziali, segnaletica (ma nel caso di Chicago rimarranno i cartelli di stop) costringe tutti gli attori della viabilità urbana, dai pedoni ai guidatori, a negoziare l'attraversamento dello spazio comune attraverso il contatto visivo, e ad aumentare vigilanza e cautela nei movimenti. Sia chiaro, stiamo parlando di viabilità locale, non certo delle arterie dove scorre un flusso imponente di traffico cittadino.

Ma Chicago non è la prima grande città dove si tenta la via dello spazio condiviso. Londra ci ha già pensato qualche anno fa, ridisegnando Exhibition Road, la via su cui affacciano il Victoria and Albert Museum, il museo della scienza e l'Imperial college.

«Le strade condivise - spiega Marco Petrelli, docente di trasporto pubblico all'università di Roma Tre - fanno parte di una più ampia serie di misure messe in atto finora soprattutto nei paesi del Nord Europa, ma anche in Svizzera, Francia e Germania, per moderare il traffico e cercare di mutare la gerarchia usuale che vede le auto dominare sui pedoni

e gli altri soggetti deboli della viabilità. Anche se nel nostro Codice della strada i pedoni avrebbero la priorità, poi di fatto le strade sono progettate partendo dalle esigenze delle autovetture».

Il primo a teorizzare questo tipo di spazi condivisi è stato l'ingegnere del traffico olandese Hans Monderman (1945-2008), preoccupato dal crescente conflitto tra auto pedoni e ciclisti nelle strade e dall'affastellarsi di segnaletica nelle strade. Monderman era convinto che più crescono le indicazioni prescrittive, più vacilla il senso di responsabilità individuale. E nel 1991 l'ingegnere mise in pratica i suoi principi nella cittadina olandese di Makkinga.

Accolta all'inizio con grande diffidenza, col tempo la sua visione ha fatto proseliti e oggi molte altre città europee stanno ripensando la struttura delle loro strade urbane, cercando di aumentare la sicurezza e ridare vitalità alle vie cittadine.

E l'esperienza ha dato ragione al precursore. Dove sono arrivate le strade condivise si è osservato un calo significativo degli incidenti stradali, una diminuzione media della velocità e una maggiore propensione degli automobilisti a cedere il

passo ai pedoni rispetto agli incroci convenzionali. Imporre limiti di velocità più bassi in città, per esempio istituendo delle zone con il limite di trenta chilometri orari, è diventata pratica comune già in molte capitali europee, in qualche città italiana, e anche negli Stati Uniti.

Il 7 novembre scorso è entrato in vigore a New York il nuovo limite di 25 miglia orarie (40 km/h) fortemente voluto dal sindaco Bill De Blasio nell'ottica del piano *Vision Zero* per ridurre le vittime di incidenti stradali nella grande mela. Ma a New York servono controlli per far rispettare i limiti. In Argyle street a Chicago il limite di velocità sarà fissato a 25 km orari, però è la strada ad essere progettata per fare andare piano gli automobilisti. «Con la dislocazione alternata dei parcheggi, per esempio, si realizza una sorta di percorso a chicané, in modo che gli automobilisti siano costretti a rallentare» spiega Petrelli.

Anche se le esperienze condotte finora suggeriscono effetti benefici per la sicurezza stradale, alcuni problemi rimangono aperti. A Londra associazioni di persone non vedenti come *Guide dogs* stanno conducendo una campagna contro l'istituzione di nuove strade con-

divise, che ritengono pericolose per l'assenza dei punti di riferimento usuali come marciapiedi o cordoli. E alcune indagini condotte sugli utenti hanno fatto emergere un senso di insicurezza a livello psicologico negli utenti

più deboli - pedoni ma anche ciclisti - delle strade condivise.

In Italia invece un progetto come quello di Chicago al momento sarebbe fuori norma. «Il nostro codice della strada - segnala Petrelli -

impone la necessità di prevedere aree riservate e delimitate come i marciapiedi per i pedoni, anche se nelle strade condivise si usano comunque materiali e colori diversi nella pavimentazione per indicare percorsi pre-

ferenziali». Ma se nelle viuzze dei nostri centri storici la condivisione (spesso caotica) dello spazio tra pedoni e auto è già una realtà, forse è il momento di farle diventare un banco di prova per una viabilità più sicura.

Il primo esperimento è stato tentato nella cittadina olandese di Makkinga nel 1991

«Si tenta così di mutare la gerarchia che vede le auto dominare sui pedoni»

MODELLI

liberisti al volante

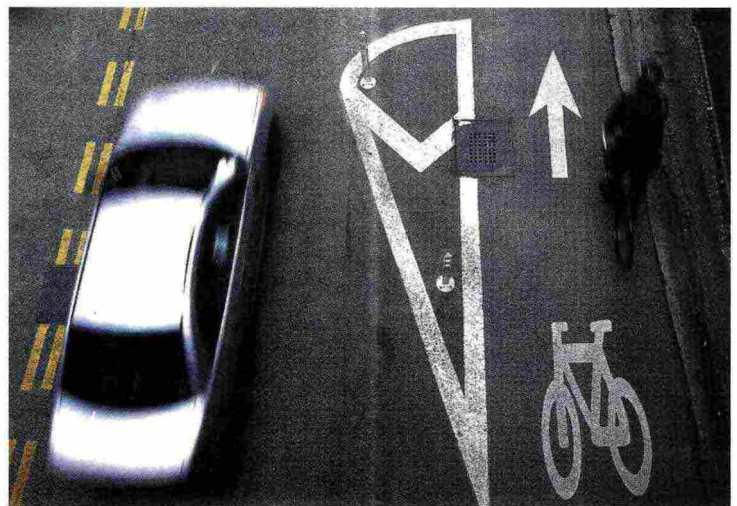
■ La realizzazione di una *shared street* a Chicago ha un significato particolare. I presupposti teorici delle strade condivise infatti hanno casa qui, alla Booth School of Business dell'università di Chicago, la scuderia degli economisti liberisti dove insegna Sam Peltzman, più volte in odore di Nobel. Le strade condivise sfruttano infatti il cosiddetto "effetto Peltzman". In un articolo del 1975, *The effects of automobile safety regulations*, l'economista di Chicago sosteneva che la strategia di imporre regole sempre più restrittive per aumentare la sicurezza stradale non genera gli effetti previsti. L'idea è che se mi sento al sicuro in un quadro di regole, diventerò meno cauto e attento a non infrangerle. Viceversa, se aumenta il rischio percepito sarò portato a modificare il mio comportamento, prestando maggiore attenzione e usando più cautela, in un meccanismo di compensazione del rischio.

Negli ultimi decenni numerosi studi hanno preso in esame il comportamento di automobilisti con o senza cintura, oppure di ciclisti che portavano il caschetto oppu-

re no, e anche se i risultati non sono omogenei, sembra emergere il fatto che mediamente chi si sente più protetto tende ad essere più spavaldo, e quindi ad assumere comportamenti più a rischio.

Ma i meccanismi di compensazione del rischio sono stati chiamati in causa nei contesti più diversi. Negli anni passati, ad esempio, è stato messo in discussione l'uso del preservativo come strategia per contenere l'epidemia di Aids in Africa, sostenendo che chi lo usa o si ripromette di usarlo assumerebbe comportamenti più a rischio nei rapporti sessuali. Un argomento utilizzato anche dal Vaticano per contestare le campagne internazionali a favore della sua diffusione. Ma solidi studi scientifici hanno invece dimostrato che il condom riduce sensibilmente il rischio di contrarre l'Hiv. L'effetto Peltzman può servire a metterci in guardia da alcuni nostri comportamenti e a trovare soluzioni innovative, ma forse la cosa di cui abbiamo più bisogno è una sana cultura del rischio.

M.M.



SICUREZZA

Secondo l'ingegnere del traffico Hans Monderman le indicazioni prescrittive farebbero vacillare il senso di responsabilità individuale

