



giornale di

Santalucia

PERIODICO DELLA COMUNITA' PER IL QUARTIERE

N. 125
OTTOBRE
2005



**ECCLESIA
SEMPER REFORMANDA!**

Vogliamo veramente le zone 30 a Bergamo

Si vive la città se la si può percorrere da soli fin da piccoli: anche S. Lucia avrebbe bisogno di interventi in questa direzione, invece di strade a senso unico velocizzato (vedi 24 maggio). Intanto arrabbiamoci con i quartieri a cui sono offerte, e le rifiutano perché non ne capiscono la bellezza vitale. Zone 30 vuol dire zone per l'incontro. Aspettiamo che le propongano a noi.

È vero che ogni processo innovativo richiede gradualità e viene accolto da una parte sempre crescente di popolazione; ma tra il primo esiguo gruppo che accoglie l'innovazione e gli ultimi vi è spesso un rilevante intervallo temporale (si veda al riguardo la teoria sul ciclo di diffusione dell'innovazione espressa da Everest M. Rogers del 1962 secondo la quale un nuovo prodotto, servizio o idea viene accolta inizialmente solo dal 2,5% della popolazione denominata "Innovatori", seguito dal 13,5% degli "Adottanti iniziali", successivamente dal 34% della "Maggioranza anticipatrice", dal 34% della "Maggioranza ritardataria" e infine dagli ultimi, i "Ritardatari", che con il 16% chiudono il ciclo). Ho avuto l'onore di essere stato uno dei consulenti del comune di Bergamo in merito alla creazione delle cinque "zone 30" che l'Am-

ministrazione comunale vuole realizzare in altrettanti quartieri cittadini.

Ho avuto l'opportunità di assistere ad alcune assemblee pubblica relative alle "zona 30" come semplice uditor e ne sono uscito sempre profondamente amareggiato, con il cruccio di non aver adempiuto in modo efficace al compito che mi era stato affidato.

Mi sono reso conto che per parlare di "zone 30" e più propriamente di "moderazione della velocità veicolare" è necessario affrontare un percorso culturale che parte dalla consapevolezza che queste nostre città, come sono state pensate fino a ora, non rispecchiano forse più le nostre esigenze e sicuramente quelle delle persone più deboli (bambini, anziani e persone svantaggiate).

Bene ha fatto il nostro legislatore quando nel 1997 promulgò la legge 344, che prevede azioni

atte alla creazione di "città sostenibili delle bambine e dei bambini", in quanto aveva capito che una città adatta ai bambini è sicuramente adatta anche agli adulti. Nel frontespizio della guida alla legge vi è una citazione di Margaret Mead del 1966 che dice: "nel costruire un quartiere che soddisfi i bisogni umani, dobbiamo cominciare con i bisogni dell'infanzia. Questi ci danno la base sulla quale possiamo costruire il 'contatto' con altri esseri umani, con l'ambiente fisico, con il mondo vivente, con le esperienze attraverso le quali si può realizzare la piena 'umanità' degli individui e della collettività".

È la medesima consapevolezza che portò nel 1971 all'ideazione delle prime vere strade residenziali nei quartieri di Delft, in Olanda, chiamate *Woonerf*, che vuol dire "strade abitabili". Queste si diffusero anche negli Stati Uniti con il nome di *Shared Streets*, che vuol dire "strade condivise".

A Delft si è dato inizio a una vera e propria rivo-

luzione culturale che si diffuse in tutta l'Europa centrale, e che aveva come presupposto di base la consapevolezza che i cittadini dovevano riappropriarsi degli spazi pubblici come luogo privilegiato per la socializzazione, per lo svago, per il divertimento e per le attività commerciali.

Per questi bisogni espressi dalla popolazione, i tecnici individuano gli obiettivi progettuali di base, che furono quelli di ridefinire gli equilibri di "potere" tra gli utilizzatori della strada, aumentare la sicurezza stradale, creare una convivenza soddisfacente dei pedoni e delle biciclette (utenze più deboli) con le autovetture e recuperare gli spazi riorganizzati all'insegna della riqualifica urbana. Quindi dalla presa d'atto che l'autovettura aveva ormai acquisito spazi di potere sempre maggiori a discapito delle utenze più deboli si sono elaborate soluzioni progettuali sempre più sofisticate e avanzate atte a riequilibrare i poteri de-



gli utilizzatori e quindi atte a creare vivibilità negli spazi cittadini. È nata quindi la disciplina della moderazione del traffico o "traffic calming".

Fatta questa breve premessa storico-culturale, ritorniamo alle assemblee pubbliche.

A brevi introduzioni dell'assessore ai lavori pubblici, architetto Carlo Fornoni, che richiamava in sintesi i concetti di base sulle tecniche di moderazione del traffico, è seguito un dibattito monotematico: la variazione dei sensi di marcia per le autovetture, i sensi unici, il disagio più o meno accentuato per portare i bimbi in macchina a scuola o raggiungere, sempre in macchina, la chiesa o l'oratorio, come uscire in macchina dal quartiere per recarsi al lavoro, gli incroci pericolosi da percorrere in macchina, ecc. Tutti gli interessi rivolti esclusivamente ai maggiori o minori disagi che avrebbero subito gli automobilisti adottando una piuttosto che un'altra soluzione viabi-

listica.

Niente sulla larghezza delle carreggiate e sulla frequenza dei dispositivi di moderazione della velocità al fine di assicurarsi che vi fosse un reale abbattimento della velocità veicolare.

Niente in merito alla larghezza dei marciapiedi, alla possibilità di riqualificare il quartiere con viali alberati e materiali di qualità. Niente sugli spazi per la socializzazione (panchine, sedute, piazzette). Niente sulla presenza e razionalità dei percorsi ciclo-pedonali, niente sui percorsi casa-scuola sicuri (che si dovrebbero ovviamente percorrere a piedi o in bicicletta).

In definitiva niente sulla vivibilità del quartiere ma tutto sulla percorribilità delle strade con l'automobile.

Con questa amara constatazione mi sono posto una domanda: io consulente incaricato dell'elaborazione dei progetti di moderazione del traffico, sono stato in grado di comunicare efficacemente i vantaggi che derivano

dall'adozione di queste tecniche che in tutto il centro Europa hanno avuto negli ultimi 35 anni una sorprendente diffusione?

L'Italia, e in particolar modo Bergamo, percepisce i bisogni che altrove hanno portato all'elaborazione di queste tecniche? In altre parole, nel processo di accoglimento dell'innovazione elaborato da Everest M. Rogers e prima menzionato, Bergamo è solo a livello degli "Innovatori" e quindi solo un 2,5% della popolazione è capace di accogliere il messaggio innovatore della moderazione del traffico, oppure ne sono in grado anche il 13,5% degli "Adottanti iniziali", e forse il 34% della "Maggioranza anticipatrice"? Poniamo, come è probabile, che ci troviamo nella fase nella quale l'innovazione viene accolta solo dagli "Innovatori" e dagli "Adottanti iniziali", quindi da un 16,0% di popolazione; ha senso sistemare strade che per i bassi contenuti innovativi (quindi che non accolgono nella loro completezza gli elementi rivoluzionari e precipui della moderazione del traffico) soddisfano attualmente la maggioranza della popolazione ma che fra qualche anno risulteranno sicuramente obsolete?

L'ente pubblico, nel processo di progettazione partecipata, deve preve-

dere in ogni caso una spinta propulsiva verso l'innovazione, o deve adattarsi alla maggioranza, che si è visto avere elevata inerzia nei confronti delle novità?

Infine le persone che hanno partecipato alle assemblee pubbliche, la cui età media era intorno ai 40-60 anni, hanno presente che città desiderano i loro nipotini e i loro figli o questo è un problema irrilevante che solo il legislatore si è posto con la legge 344/97 relativa alla creazione di "città sostenibili delle bambine e dei bambini" prima menzionata? Queste domande vorrei porle agli amministratori pubblici, alle persone che hanno partecipato alle assemblee pubbliche, a tutti quelli che hanno a cuore la propria città e l'efficacia degli investimenti pubblici.

Sarebbe bello che prima di parlare di zone 30 parlassimo di come vogliamo il futuro della nostra città: con tante macchine e pochi pedoni, biciclette, mezzi pubblici e aree di socializzazione o con tante biciclette, pedoni, mezzi pubblici e aree di socializzazione e poche macchine. E essere consapevoli che decidendo per una delle due soluzioni si avrà sempre una parte di popolazione insoddisfatta.

Maurizio Vegini

