

VIABILITÀ

Nel rione nord si studia la fascia a est di via Brennero, tra il parco di Melta e la rotonda della Bermax: «Ma le vie le deciderà la comunità». In Clarina la zona di via Einaudi

Il consulente: «All'inizio le contestazioni sono normali, ma dove questi progetti sono iniziati anni fa, adesso sono tutti soddisfatti». Spunta il primo volantino contro: "Green fake"

«Trenta all'ora per strade più vivibili»

L'architetto Dondè spiega la filosofia del progetto Gardolo, prima riunione per scegliere le vie adatte

«Città a 30 all'ora? Più che altro città delle persone». Questo si vuol realizzare, assicura l'architetto urbanista Matteo Dondè, consulente dell'amministrazione comunale. Pronto alle critiche - ieri in via Belenzani già giravano i primi volantini con lo slogan "Greenfake" - ma pronto anche a rassicurare che con il tempo la gente si convincerà: «A Graz all'inizio la maggior parte dei cittadini e la grandissima maggioranza degli automobilisti era contraria. Adesso l'80% è favorevole, anche tra chi usa l'auto». In sintesi: se si capisce di cosa si parla, se si sperimentano i risultati, il giudizio sarà meno ideologico e probabilmente più positivo. Ad ascoltarlo una sala di rappresentanza di palazzo Geremia piena molto più di quanto non ci si potesse aspettare alla vigilia. Segno che il tema interessa. Se è vero o no, che la gente si convincerà, lo si vedrà prestissimo: a Gardolo - dove partirà la prima sperimentazione - si è già in fase pre operativa: ieri la prima riunione, poi cominceranno gli incontri. Ma quali saranno le vie coinvolte? «Lo deciderà la comunità - spiega il Comune - analizzeremo la fascia che va dal parco di Melta fino alla rotonda della Bermax, a est di via Brennero. In quest'area, chiederemo a chi ci vive quali sono i problemi e come vorrebbero usare gli spazi».

Perché è questa la filosofia: trovare un modo diverso da quello usato finora, e decisamente più democratico, per distribuire lo spazio della strada, tra auto, bici, pedoni e mezzi pubblici. Le macchine si prendono la maggior parte dello spazio, al momento. Agli altri utenti della strada resta quel che rimane. Il risultato è che anche in aree residenziali, ogni via rischia di diventare a scorrimento veloce. Soprattutto, la strada non è uno spazio d'uso comune, pubblico, non ci si ferma a chiac-



Molto partecipato questo primo incontro sul tema della città a 30 all'ora (fotoservizio COSER)

chierare col vicino, perché il rischio è di essere travolti o di non avere nemmeno un marciapiede per fermarsi in sicurezza.

E la sicurezza è l'altro motivo, per cui ha senso ripensare l'uso delle strade. Su questo l'architetto Dondè è netto, perché drastici sono i numeri: «A livello italiano è una guerra, abbiamo 9 morti al giorno per incidenti, ep-

pure credo che nel 2023 dovremmo pretendere di non avere morti sulle strade. E tante persone non vanno in bicicletta o a piedi perché non si sentono sicuri. Se rendiamo più sicure le strade avremo più persone che si muoveranno in modo alternativo, e un traffico più scorrevole per chi vuole o deve usare la macchina».

Dondè ha portato soprattutto esempi - da Parigi che ha chiuso 168 strade davanti alle scuole, alla Spagna che è tutta 30 all'ora - e spiegato un metodo. «Si può pensare di vivere una strada in modo diverso senza calare nulla dall'alto, con elementi rimovibili in una prima fase e, se hanno successo, rendendoli definitivi». Per capire meglio, l'esem-



L'architetto e urbanista Matteo Dondè

pio di una strada di Milano: si è ridotto lo spazio dell'incrocio per le auto, che pure riescono bene a svoltare, e lo spazio "liberato" è diventato marciapiede più largo e disegnato con i giochi per bambini, un tavolo diventato l'angolo del lavoro a maglia delle signore del quartiere, un plateatico davanti al bar, sedute e tanto più verde di prima.

Mentre lui spiegava la rivoluzione, che prima di tutto è culturale e poi urbanistica e di codice della strada, fuori dal palazzo arrivava il primo volantino contrario all'iniziativa. Il sindaco Franco Ianeselli replica moderato: «fa parte della democrazia che ci sia anche opposizione. E l'atteggiamento dell'amministrazione non vuole essere quello di chi ha capito e te la spiega. Quando diciamo percorso di partecipazione, è importante che chi non è d'accordo, lo espliciti, perché per noi il confronto è generativo». Mentre l'assessore Ezio Facchin, che ha ricordato l'esperimento riuscito di via Zandonai, ha ringraziato il consulente: «Ora siamo certi che siamo sulla strada giusta per avere una città migliore».

Come detto, il tentativo comincia a Gardolo: nei prossimi mesi i primi esperimenti, entro l'anno la soluzione definitiva, che diventerà strutturale nel 2025. E sempre entro l'anno si inizierà a progettare l'area attorno a via Einaudi, in Clarina, non a caso nella zona delle scuole.

C.Z.