



A Burgdorf, l'elogio della lentezza

Di Nenad Stojanovic

Come può una cittadina di 15mila abitanti diventare un esempio per la mobilità sostenibile ed essere visitata da decine di delegazioni svizzere ed estere?

Il caso di Burgdorf, vicino a Berna, città modello per pedoni e ciclisti.

“L’esperienza di Burgdorf è una ‘success story’ sotto molti punti di vista”, ci dice Aline Renard, capo progetto Traffico e Ambiente della cittadina bernese, di passaggio a Lugano per una conferenza.

Commercianti e ambientalisti: una causa comune

Tutto comincia con l’inclusione di Burgdorf nel programma Energia 2000, nei primi anni Novanta. Ma l’elemento cruciale è stato un altro. “È stata decisiva l’assenza di una opposizione aprioristica da parte di gruppi influenti: industriali, commercianti, apparato amministrativo”, spiega Aline Renard.

In effetti, anche a Burgdorf, come altrove in Svizzera, per molti anni le associazioni ambientaliste e quelle dei commercianti si sono trovate su fronti opposti. Ma alla fine tutti hanno accettato di sedersi attorno a un tavolo e di elaborare un nuovo concetto innovativo di mobilità sostenibile.

I pedoni hanno sempre la precedenza

Nella prima fase del progetto (1995-2000) è stata realizzata la cosiddetta “zona d’incontro”, ossia un’area stradale nel pieno centro-città dove le automobili sono ammesse ma devono circolare a 20km/h. È stato pure modificato l’assetto stradale: non ci sono più marciapiedi o strisce pedonali. I pedoni, infatti, hanno sempre la precedenza.

All’inizio, l’Ufficio federale delle strade aveva negato a Burgdorf il permesso per la costruzione della zona d’incontro. In seguito, tuttavia, è stata trovata una soluzione modificando l’Ordinanza federale sulla segnaletica stradale. La nuova disposizione legale è in vigore dal 1° gennaio 2002.

Favorire la bicicletta

L’esperienza di Burgdorf interessa anche per altri progetti che vi sono stati sviluppati. Burgdorf è stato così il primo Comune svizzero a realizzare, nell’aprile 1997, una stazione di biciclette.

È stato inoltre messo in piedi un servizio di consegna a domicilio con biciclette elettriche: la merce acquistata nei negozi che aderiscono all’iniziativa viene consegnata al domicilio del cliente entro tre ore dall’acquisto. All’inizio il servizio era gratuito, ora viene applicata una tassa modica di 2 franchi. Si tratta anche di un progetto con valenza sociale, poiché viene gestito da persone senza lavoro.

Quelle tracce invisibili

“Non tutto quello che Burgdorf ha fatto è visibile. Ci sono degli impatti invisibili ma non per questo meno importanti”, osserva Aline Renard. La capo progetto evoca in particolare la creazione di un clima favorevole ai compromessi e alle sperimentazioni: Burgdorf osa infatti sperimentare progetti diversi, senza avere quale scopo primario il successo. I progetti che funzionano vanno mantenuti, quelli che non danno risultati positivi vengono abbandonati.

Costi modesti

I costi sono relativamente modesti. La prima fase del progetto è costata 1,5 milioni di franchi. Una parte dei costi era sostenuta dal programma SvizzeraEnergia, il resto dalla Città di Burgdorf e dalle associazioni, in particolare dall’Associazione Traffico e Ambiente.

Per la seconda fase del programma (a partire dal 2002) Burgdorf si è posta come obiettivo un'ulteriore promozione della mobilità dolce e il miglioramento della "cultura della mobilità".

Uno stimolo anche per il Ticino

Ispirati dall'esperienza di Burgdorf, molte città svizzere di varie dimensioni hanno cominciato a sviluppare le zone d'incontro: Sion, Monthey o la stessa Berna. Anche in Ticino l'esperienza di Burgdorf comincia ad interessare.

In particolare, due comuni ticinesi stanno sviluppando le zone d'incontro sul modello di Burgdorf: Chiasso e Giubiasco. In entrambe le località il progetto si trova già in fase avanzata. "Chiasso conosce molti problemi di traffico. Con la creazione della zona d'incontro vogliamo rendere la nostra città più vivibile per tutti", ci dice il municipale di Chiasso e capo Dicastero pianificazione Mauro Mapelli.

(pubblicato il 20-10-2004 su [SwissInfo](#))