

Senza freni / Migliorare subito la sicurezza stradale

## Perché non **copiamo** dai tedeschi?

**LORENZETTO**



■ **Stefano Lorenzetto**

Giornalista  
e scrittore,  
graffiante  
osservatore  
di costumi  
(e malcostumi)  
nazionali.

Non voglio dire che le strade della Germania siano migliori delle nostre, anzi faccio finta che siano rimaste ferme ai tempi di Federico il Grande, il re di Prussia che le ridusse in uno stato pietoso a bella posta per ritardare l'eventuale avanzata di un esercito nemico. Insomma, ammetto che sia tuttora vero quanto scrivevano due secoli fa Wolfgang Amadeus Mozart in una lettera al padre («Da Wasserburg in poi temevo che non sarei mai arrivato a Monaco di Baviera») e l'ingegnere Christian Friedrich von Lüder, autore nel 1779 del progetto delle «chaussées», vie maestre, progenitrici del moderno reticolo autostradale («Si dice le strade tedesche siano in ottimo stato, ma non è vero»). Mi limiterò quindi a riferire che cosa ho notato per l'ennesima volta (la quindicesima o la ventesima) che ho attraversato in auto quel Paese, e stavolta per intero, dal Brennero sino all'isola di Sylt, sul Mare del Nord, seguendo tragitti diversi all'andata e al ritorno. Ho notato che **sulle autostrade, già privilegiate dall'assenza di pedaggi** e dalla sensatissima regola per cui è consentito tutto ciò che non è espressamente vietato (talché ciascuno - salvo prescrizione diversa - può tenere la velocità che più gli aggrada), la segnaletica è variabile. Da noi i pannelli luminosi vengono utilizzati per

augurare buon viaggio o per segnalare il sito internet della società autostradale; da loro per adeguare il limite di velocità alle mutevoli condizioni del traffico. Ho notato che persino i segnali fissi, quelli metallici, in prossimità dei grandi centri urbani vengono modificati di volta in volta. Il flusso veicolare alle porte di Amburgo è molto sostenuto? Una pattuglia della Polizei raggiunge il tratto di autostrada che precede di molto l'ingorgo e abbassa manualmente il limite di velocità, da 120 a 80 o a 60 km/h. Ho notato che dove vige un limite di velocità (120), il medesimo decade, sensatamente, dalle 8 di sera alle 6 del mattino. In linea teorica questo significa che, viaggiando di notte ai 160, a parità di distanza un berlinese arriva a Monaco di Baviera circa 50 minuti prima di un milanese che volesse raggiungere Roma rispettando il nostro limite (130). Non è poco. E, comunque, se i tedeschi possono marciare veloci almeno di notte sulle autostrade sgombrare, che cos'hanno di meno gli italiani per vederselo impedire? Ho notato che **la segnaletica orizzontale è dotata di bande sonore**, che saranno anche rumorose quando gli pneumatici ci passano sopra ma hanno il pregio di avvertirti quando stai superando la mezzera o uscendo di strada per la nebbia o per un colpo di sonno. Se



### COLPI DI PANNELLO

Un pannello con la segnaletica variabile, punto di forza delle autostrade tedesche. Da noi qualcosa di simile funziona, da poco, sul tratto bolognese dell'A1.



**SEMPRE ALL'ERTA**  
 «Ogni volta che serve, la polizia tedesca interviene e agisce direttamente sulla segnaletica per abbassare i limiti» dice Lorenzetto, chiedendosi perché non si possa fare anche da noi...

penso che in Italia per «svegliare» gli automobilisti in procinto di addormentarsi al volante un ex deputato socialista s'è messo a vendere dei buffissimi occhialini con cicalino incorporato, dotati di sensore in grado di rilevare un'eccessiva inclinazione della testa... Ho notato che in molti centri urbani **gli impianti semaforici sono temporizzati e scandiscono visivamente i secondi rimanenti** prima che scatti il rosso. Altro che il giallo a tradimento inventato dai nostri sindaci per far cassa con i famigerati «T-red»! Ho notato che la distanza delle uscite autostradali è indicata da segnali simili ai pannelli distanziometrici utilizzati in Italia per i passaggi a livello: tre bande bianche su fondo blu a 300

metri, due a 200 metri e una sola a 100 metri dallo svincolo. Da noi, oltrepassato il preavviso dei 500 metri, ti tocca guidare «a usta». Ho notato che negli eleganti caratteri tipografici delle targhe **lo zero è distinto da uno spacco nell'angolo superiore destro per non essere confuso con la lettera alfabetica «O»**. Ma soprattutto, in 4000 km di viaggio, ho notato che in Germania ai bordi delle autostrade non esistono fabbriche e capannoni, gli occhi si riempiono di un verde infinito, **non si vedono insegne pubblicitarie né di motel, né di ipermercati, né di zoosafari**. Forse perché le autorità locali hanno letto la ricerca della Fondazione statunitense per la sicurezza del traffico secondo la quale «persone, cartelli, oggetti intorno alla strada rappresentano il 29,4% delle fonti di distrazione per il conducente di auto e moto», molto più di navigatori, radio e CD (11,4%). O forse perché sono al corrente di un sondaggio condotto da Privilege insurance e dalla Brunel University di Uxbridge, che ha svelato come un guidatore inglese su cinque distolga lo sguardo dalla strada per osservare con attenzione le modelle sui cartelloni che reclamizzano la lingerie. Come mi ha spiegato di recente il professor Michele Zappella, neuropsichiatra infantile nipote dello scrittore Mario Tobino, «non occorre essere geni: basta vedere che cosa si fa di buono negli altri Paesi e copiare». Vallo a spiegare ai burocrati che credono di possedere la privativa dell'italico talento. ●●●●

Le auto degli altri / Svizzera

PARADISO DELLE **SUPERCAR**

■ La Confederazione Elvetica è una sorta di paradiso per le auto di lusso. Delle **284.674 autovetture nuove vendute nel 2007** a una popolazione che ammonta a poco più di 7 milioni e mezzo di abitanti, ben 267 erano Ferrari, 240 portavano il marchio Aston Martin, 212 quello Bentley, 184 Corvette, 66 uscivano dalla Lamborghini e ben 6 erano Bugatti «Veyron». Nel Paese di maggior successo a livello europeo per la Casa alsaziana quanto a vendite (e il secondo per Corvette), anche Aston Martin e Bentley sono felici dei risultati ottenuti: per i due marchi inglesi la Svizzera rappresenta il terzo mercato continentale, mentre Ferrari, Lamborghini e Maserati hanno qui i rispettivi quarti mercati europei. A giudicare dalle classifiche di vendita per modello (l'acquirente tipo di auto nuove ha 50 anni) sembra che tra Chiasso, Zurigo e Ginevra occorra disporre di una 4x4 in gamma; le top-four del mercato svizzero (VW «Golf» 8997 esemplari, BMW «Serie 3» 7414, Skoda «Octavia» 6158, Audi A4 «5897» unità) sono proposte anche a trazione integrale. Non a caso le più vendute impiegano piattaforme tedesche:



la maggioranza della popolazione è germanofona. Proprio la ripartizione delle vendite per nazionalità delle Case riflette l'importanza dei gruppi linguistici presenti: le francesi Peugeot e Renault occupano il sesto e il settimo posto, la Fiat il decimo. Toyota a parte (terza), tutti gli altri produttori sono tedeschi. Sul piano macroeconomico il mercato dell'auto impiega circa 54.000 addetti, compresi importatori e riparatori; sono 4500 i concessionari ufficiali e 40 le aziende importatrici. Tre Case hanno collocato qui i propri quartier generali europei: Nissan, GM e Infiniti, l'ultima arrivata, che si è stabilita a Rolle, non distante da Ginevra, convincendo i vertici continentali Nissan a unirsi nella nuova sede sulle rive del lago Lemano.

Nel 2007

Le top ten parlano **tedesco**

- 1) VW «Golf» 8997
- 2) BMW «Serie 3» 7414
- 3) Skoda «Octavia» 6158
- 4) Audi «A4» 5897
- 5) VW «Touran» 5723
- 6) Peugeot «207» 5496
- 7) VW «Passat» 5461
- 8) Opel «Corsa» 4949
- 9) VW «Polo» 4912
- 10) Opel «Astra» 4655