

## Parte 2ª \_ Moderazione del Traffico e Pedonalità

### 3 \_ Moderazione del traffico

## Principi ed aspetti generali - schede C

Si ritiene di fare riferimento a tre argomenti principali:

- Il nuovo sistema di valori e di "convenienze" diverse che i cittadini devono assumere nell'approcciarsi a una nuova organizzazione della viabilità improntata a garantire sicurezza a tutte le componenti della mobilità, promuovendone le condizioni di "convivenza" sulla strada;
- La necessità di una moderazione del traffico, pensata per i centri storici, per la viabilità principale, per quella locale e per i piccoli paesi;
- La necessità della "comunicazione", come strumento per promuovere la riorganizzazione della mobilità in ordine agli aspetti comportamentali (anziché normativi / repressivi) nell'utilizzare la mobilità.
- I più importanti valori di riferimento sono:
- il diritto alla mobilità, al "muoversi tutti", bambini e anziani compresi;
- il diritto alla salute (alla tutela della salute);
- alla sostenibilità del sistema di mobilità per lasciare alle future generazioni un ambiente almeno non peggiore a quello nostro di oggi.

Alcuni dati sulla mobilità nel Veneto: 65 auto ogni 100 abitanti, 1,3 persone per auto, il 70% degli incidenti è in ambito urbano e anche il 40% dei morti. Ciò che conta è usare il mezzo adatto per ogni spostamento:

- fino a 400 metri risulta conveniente effettuare lo spostamento a piedi;
- fra 400 e 1500 metri risulta conveniente effettuare lo spostamento in bicicletta,
- oltre i 1500 metri risulta conveniente effettuare lo spostamento con altri mezzi, privilegiando i mezzi pubblici; se lo spostamento viene effettuato in auto è opportuno promuovere l'accompagnamento anche di altre persone (car pooling).

Uno dei grandi obiettivi di riferimento, nel quale si inquadra tutta la logica della moderazione del traffico è l'accessibilità, intesa come la possibilità di arrivare nel centro delle città, non necessariamente con l'auto propria. Accessibilità che comunque va garantita in autonomia e sicurezza a tutte le categorie di persone, in particolare anziani e bambini.

Inoltre si pone l'obiettivo della riduzione degli incidenti (particolarmente numerosi ed esiziali nelle aree urbane), e in definitiva quello di creare città più ricche di qualità urbana, con ambiti maggiormente dotati di verde più accoglienti/salubri, nonché di spazi più "cortesi" cioè dove i rapporti interpersonali si manifestino con più rispetto reciproco e attenzione, e quindi con la possibilità di "parlarsi" e vivere meglio.

**Gli strumenti operativi per questa gestione della mobilità sono:**

- i piani urbani del traffico, finalizzati prevalentemente alla riduzione dell'inquinamento, dei tempi di spostamento e degli incidenti;
- il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, finalizzato a risolvere i punti neri e a creare banche dati;
- le tecniche della moderazione del traffico come elemento per promuovere l'integrazione piuttosto che la separazione tra le diverse componenti del trasporto e per favorire la convivenza sulle strade.

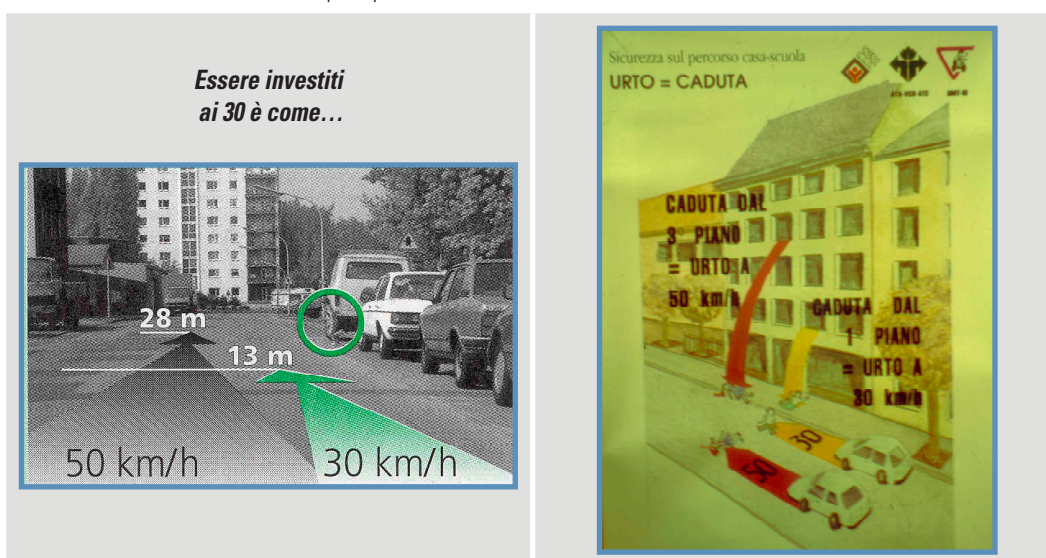
In particolare si parla di "moderazione del traffico" e non soltanto "moderazione della velocità" in quanto la moderazione del traffico è portatrice di un valore più ampio. Riducendo la velocità ad esempio a 30 km/ora c'è una nuova ripartizione modale, tornano ad essere importanti, sicure, possibili le modalità pedonali e ciclabili. L'importante non è solo la riduzione della velocità, che è solo l'aspetto concreto, operativo, quello che conta è in buona sostanza l'effetto finale, ossia la nuova complessiva ripartizione modale.



**Le finalità della moderazione del traffico sono:**

- indurre l'automobilista a guidare piano e con attenzione;
- costruire strade scorrevoli ma "lente";
- dare sicurezza a pedoni e ciclisti
- aumentare il verde, la sosta, gli spazi accoglienti.

I concetti sono ormai noti: a 50 km/ora si ha una visibilità del campo visivo molto ristretta, l'occhio si concentra su un obiettivo "lontano"; a 30 km/ora si vede la strada in modo più aperto. Inoltre va ricordato che essere investiti a 30 km/ora è come cadere da 4 metri, essere investiti a 50 km/ora come cadere da 10 metri; altrettanto vistosa è la differenza tra le due velocità e anche in riferimento ai tempi e spazi di frenata.



La pianificazione della moderazione del traffico affronta tre principali settori/ambiti di intervento:

- moderazione del traffico sugli assi di ingresso alle città
- configurazione delle isole ambientali e relativi accessi
- riqualificazione / messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola.

## Scheda C1\_Moderazione del traffico

### Centri storici

Nei centri storici l'obiettivo principale / ottimale da perseguire è quello di privilegiare la pedonalità, realizzare piattaforme rialzate a quota marciapiede, favorire l'accessibilità pedonale ai negozi, ridurre la segnaletica e limitare la sosta a quella ad alta rotazione opportunamente integrata da parcheggi di attestamento.

Si rendono pertanto necessari cambi della pavimentazione (materiale; colore; ecc.), la caratterizzazione di strade commerciali il più possibile "dense" anche nel cuore di cittadine minori e piccoli paesi, modificando per quanto ammesso dalla morfologia dei luoghi l'asse ottico della strada se rettilineo (e quindi tale da indurre alla velocità).

Occorre riconfigurare le intersezioni attrezzandole con elementi dissuasori della sosta impropria (in particolare a danno della circolazione dei pedoni). Ulteriori soluzioni riguardano la dotazione delle intersezioni di isole salvagente anche appena abbozzate o pavimentazioni con disegni appositamente elaborati, o infine ricorrere alla realizzazione di chicanes urbane che danno un senso di accedere a una "strada differente".

#### Centro storico di Mutzig - Francia



*Intersezione con isola sormontabile*



*Spazi pedonali ben arredati e pavimentazione decorata*



*Chicane in periferia del paese anche per ricavare parcheggi*



*Chicane in zona centrale per ospitare verde*

## Scheda C2\_ Moderazione del traffico

### Viabilità principale

Per moderare la viabilità principale nelle città è conveniente ridurre la larghezza delle corsie; è altresì utile realizzare rotonde, piattaforme rialzate e lunghe (in modo che anche i mezzi pubblici e di soccorso riescano a non percepire in modo gravoso queste opere), marciapiedi avanzati alle intersezioni, ciclabilità anche in sede stradale ma su corsia riservata, riordino della sosta fuori sede.



*Rotatoria*



*Spazio centrale sormontabile*



*Piattaforma rialzata*



*Spazi di sosta rientrati*

### Fasce centrali



*Zona 30, cambio di pavimentazione e fascia centrale alberata*



*Spartitraffico centrale verde con illuminazione*



*Spartitraffico centrale sormontabile*



*Isole centrali in ambito extraurbano*



*Isola centrale con illuminazione in ambito urbano*

Fasce centrali



*Fascia centrale in porfido come elemento ottico e chicane di rallentamento*



*Fascia centrale sormontabile colorata*

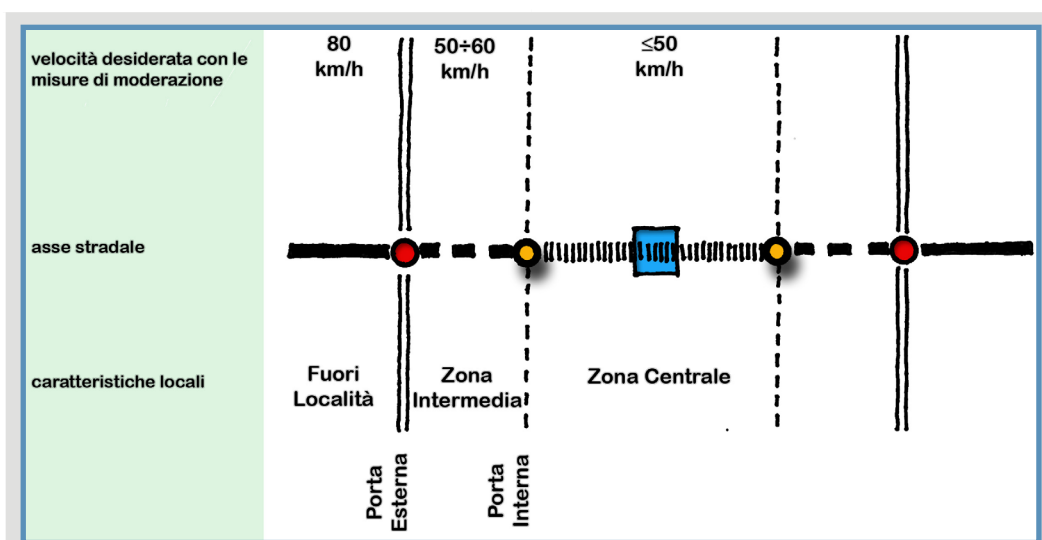


*Fascia centrale delimitata con segnaletica*

## Scheda C3\_Moderazione del traffico

### Viabilità principale in attraversamento di centri minori

Nei piccoli paesi la viabilità principale richiede elementi già considerati in precedenza: porte d'accesso per il rallentamento di chi entra dal paese, rotonde, chicanes, il tutto volto ad una forte riduzione della velocità dei veicoli in transito. Inoltre i marciapiedi devono essere continui e far premio nella costruzione della strada: se la strada si restringe i marciapiedi debbono mantenere la larghezza minima prescritta perché il pedone va comunque salvaguardato, mentre andranno poste in soggezione le auto eventualmente imponendo sensi unici alternati.



*Ingresso rallentato*



*Uscita in accelerazione*