

Alcune recenti esperienze europee di moderazione del traffico

Tutte le configurazioni traggono origine da due approcci progettuali finora considerati antitetici: la separazione e l'integrazione fra flussi veicolari e ciclo-pedonali.

Con *separazione* si intende una divisione fisica fra i flussi ad alta e bassa velocità, generalmente realizzabile tramite:

- la diversità di quota fra i percorsi carrabile e pedonale;
- l'inserimento di elementi di protezione fra i due ambiti di circolazione;
- la monofunzionalità, cioè l'esclusione di uno o più flussi.

Questo tipo di regime viario funziona finché ciascun utente rimane nella propria sede; può condurre a comportamenti aggressivi quando le tre componenti si trovano coinvolte contemporaneamente nella medesima sede

Con *integrazione* dei flussi si intende la condivisione parziale o totale della sede stradale da parte di più utenze.

I due approcci non sono antitetici: ambiti in regime di separazione si alternano a spazi di integrazione, spesso di dimensioni minori, indipendenti fra loro ed inframmezzati dagli attraversamenti.

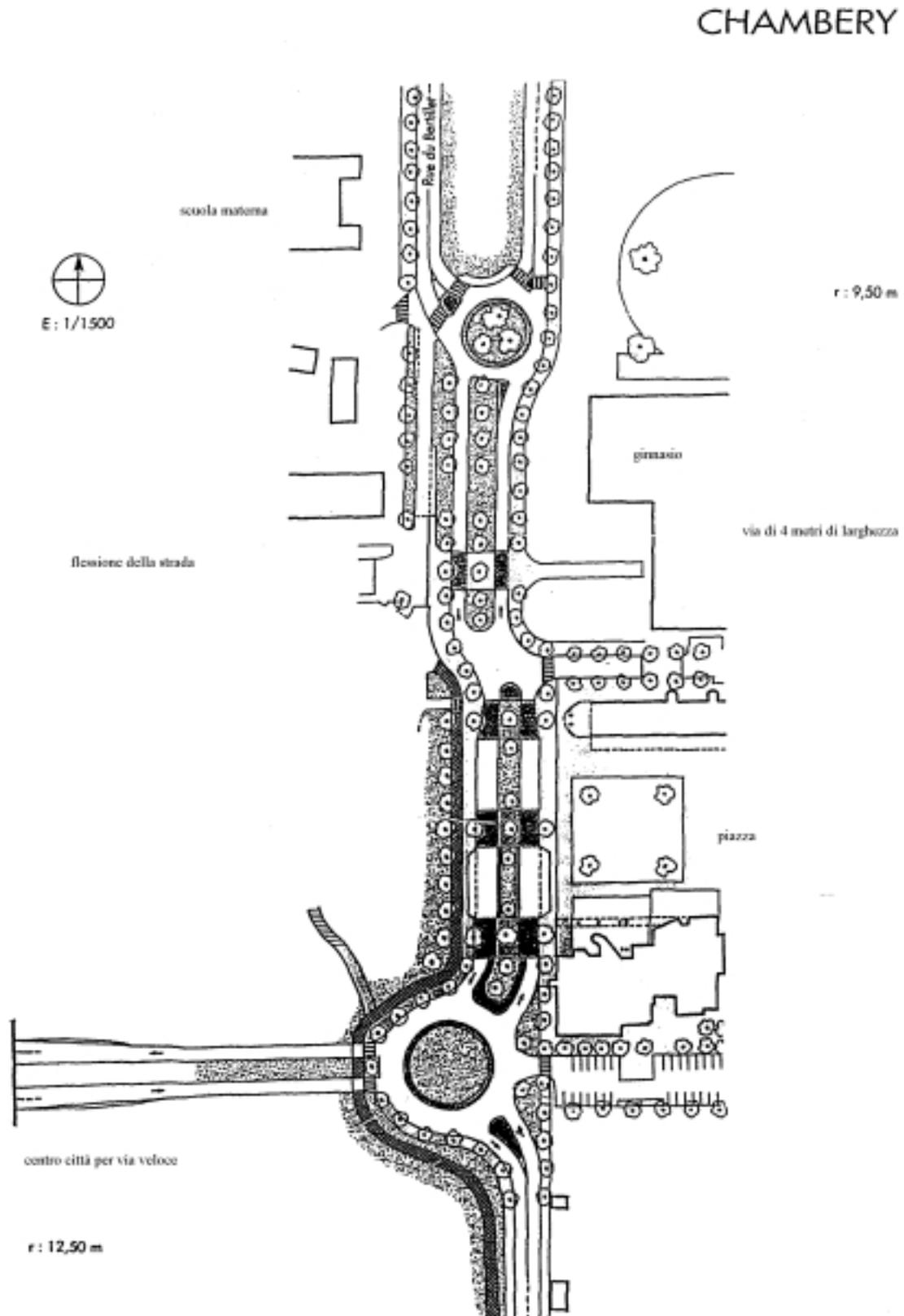
L'intersezione agisce come attenuatore dei conflitti, almeno per la maggior parte del tempo di esercizio.

Quando velocità e volumi di traffico motorizzato sono bassi e il contesto urbano lo permette, l'integrazione dei flussi è un'ottima soluzione.

Quando lo spazio viario è esiguo (centri storici) e tende ad essere invaso dai veicoli in sosta, allora la separazione delle sedi appare a volte come l'unica soluzione.

Chambery

Città capoluogo della Savoia oggetto di riqualificazione urbana nei primi anni '90.



Chambery: Planimetria di progetto



Chambéry: mini rotatoria.

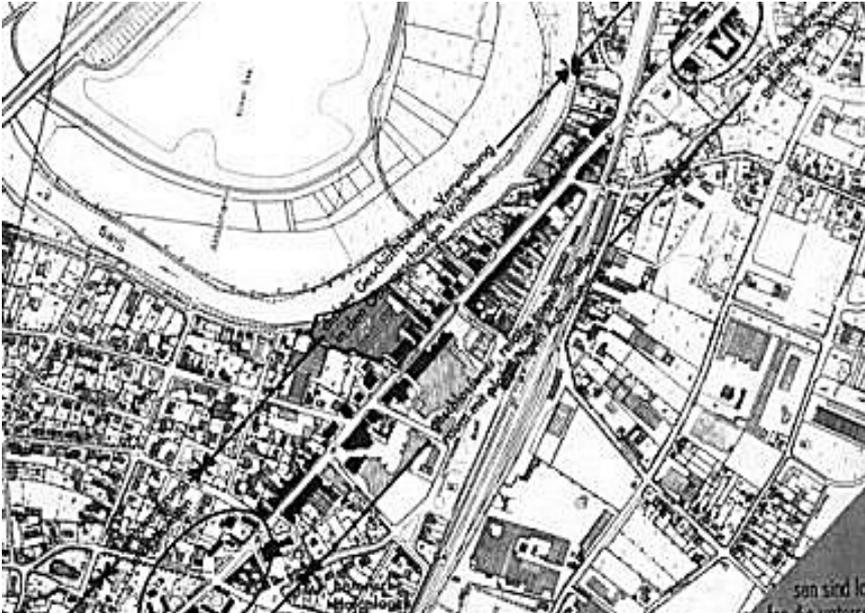


Chambéry: intersezione rialzata.

Henef (Frankfurterstrasse)

Strada principale della città, non lontana da Francoforte sul Meno.

Il viale centrale ha una larghezza libera di oltre 20 m tra gli edifici, ma la parte transitabile è di meno di 8 m, le corsie per le auto variano da 2,75 a 3,25 m, sufficienti anche per i mezzi pesanti a bassa velocità (secondo le norme tedesche EAHV 93).



Henef: ambito dell'intervento.



Henef: particolare di progetto del viale principale



Hennef: il viale alberato con lampioni e spartitraffico.

La moderazione della circolazione in Italia

Gli elementi positivi delle diverse esperienze sono:

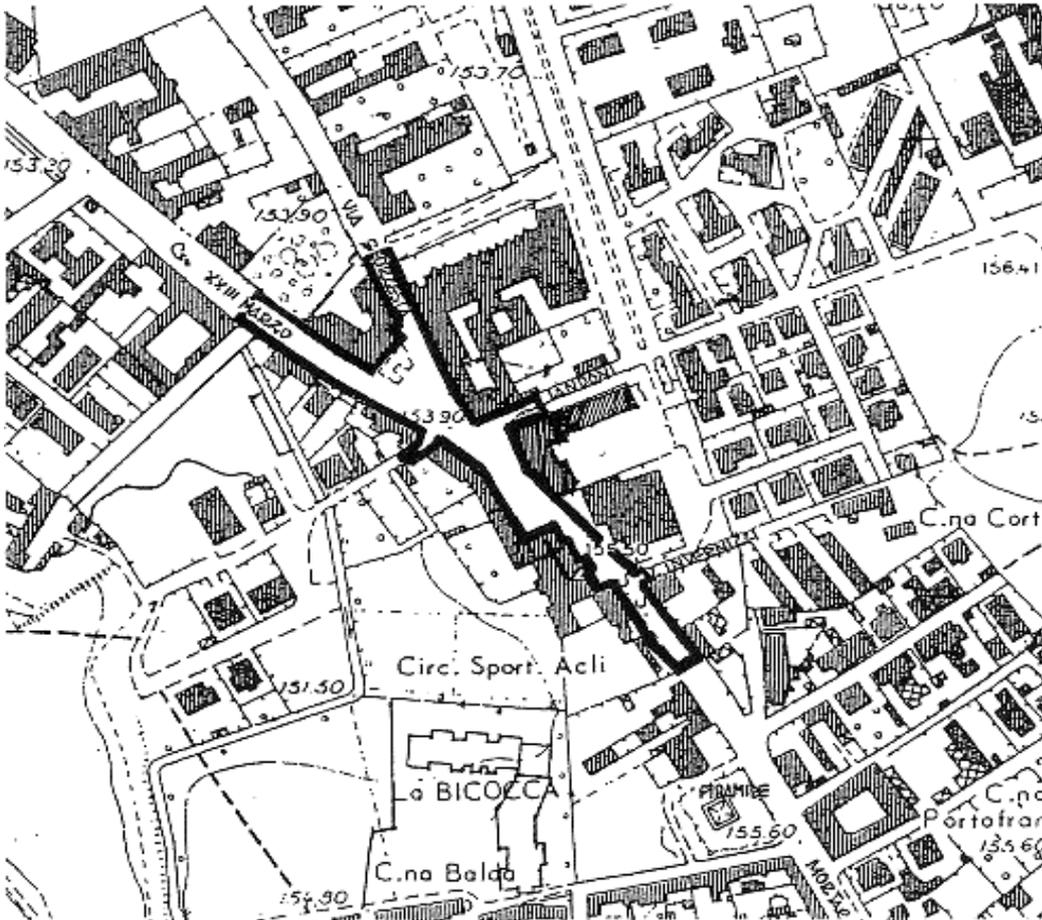
- la ricchezza di soluzioni progettuali e di “invenzioni” che si ricollegano alle migliori esperienze europee ed alle indicazioni normative di tali Paesi;
- il comparire di realizzazioni ed esperienze di riqualificazioni stradali di buon livello progettuale, condotte spesso da uffici tecnici comunali o da professionisti locali, con una ricchezza di soluzioni ed un repertorio manualistico colto, efficiente e di immediata adattabilità alle realtà più diverse.

Gli elementi di debolezza sono:

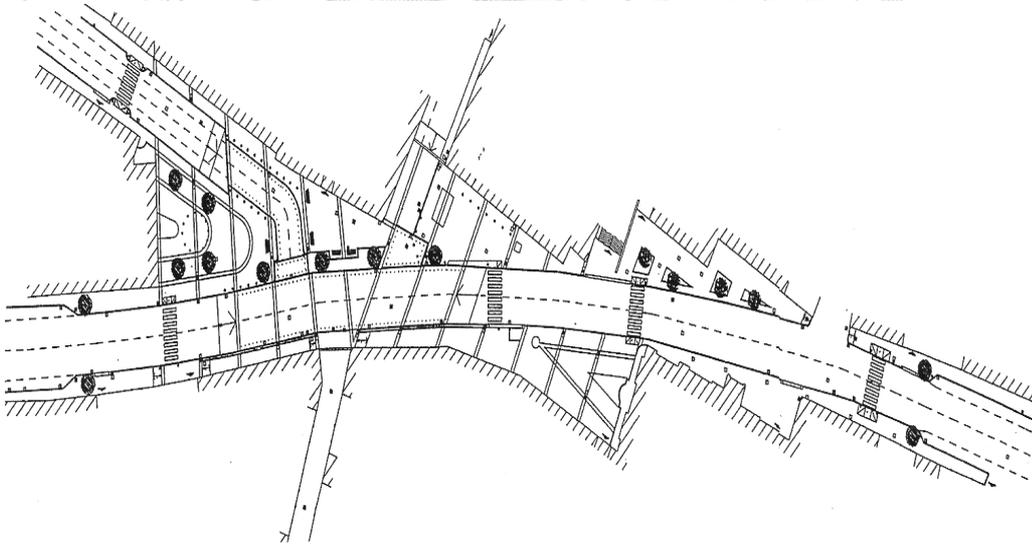
- la mancanza di certezze nelle soluzioni progettuali con scelte, talvolta coraggiose, talvolta chiaramente errate o lacunose a causa della mancanza di normative nazionali uniformi, dell'assenza di un'adeguata manualistica tecnica;
- l'assenza di un'azione collaterale di sostegno, partecipazione dei cittadini e monitoraggio degli effetti, alla realizzazione degli interventi;
- l'assenza di sostegno, tecnico, economico, progettuale, all'innovazione e alla sperimentazione di soluzioni innovative nel campo delle riqualificazione stradale e della moderazione del traffico da parte delle comunità locali. Manca insomma sia l'intervento di sostegno dello Stato centrale, alla francese, sia il sostegno federale svizzero o dei Lander tedeschi ai Comuni, sia la forte capacità operativa e la tradizione di autonomia dei comuni olandesi.

Novara (frazione Bicocca)

A circa otto anni dalla conclusione dei lavori (avvenuti nel biennio 1993-1994), nonostante un forte incremento del traffico veicolare di penetrazione, nella piazza non si sono più verificati incidenti, l'attraversamento pedonale non costituisce più un incubo per gli anziani; inoltre le attività economiche sono migliorate, anche attraverso l'apertura di nuovi esercizi pubblici; il sagrato ha riacquisito la funzione di ritrovo della comunità.



Novara
(Bicocca):
ambito
dell'intervento.



Novara
(Bicocca):
particolare.
dell'intervento



Piazza della Bicocca prima dell'intervento

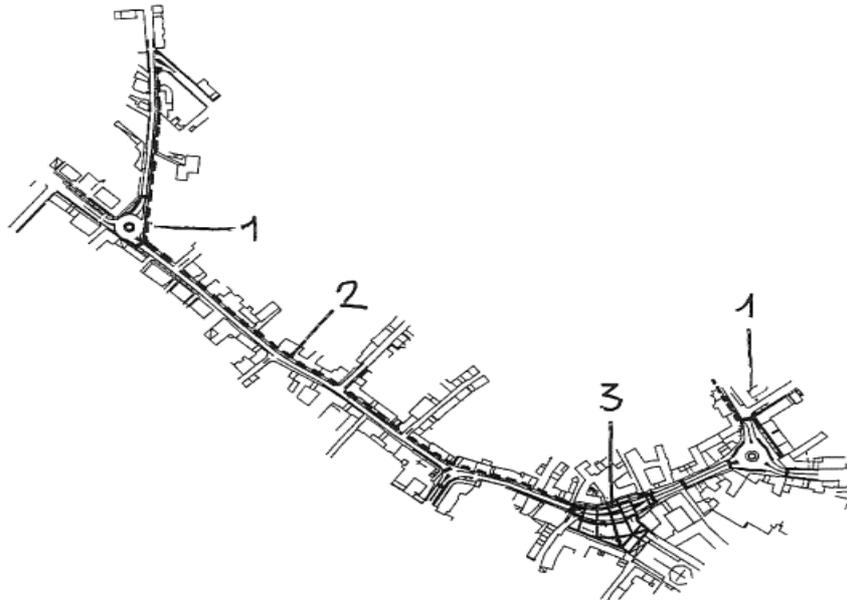


Piazza della Bicocca dopo l'intervento

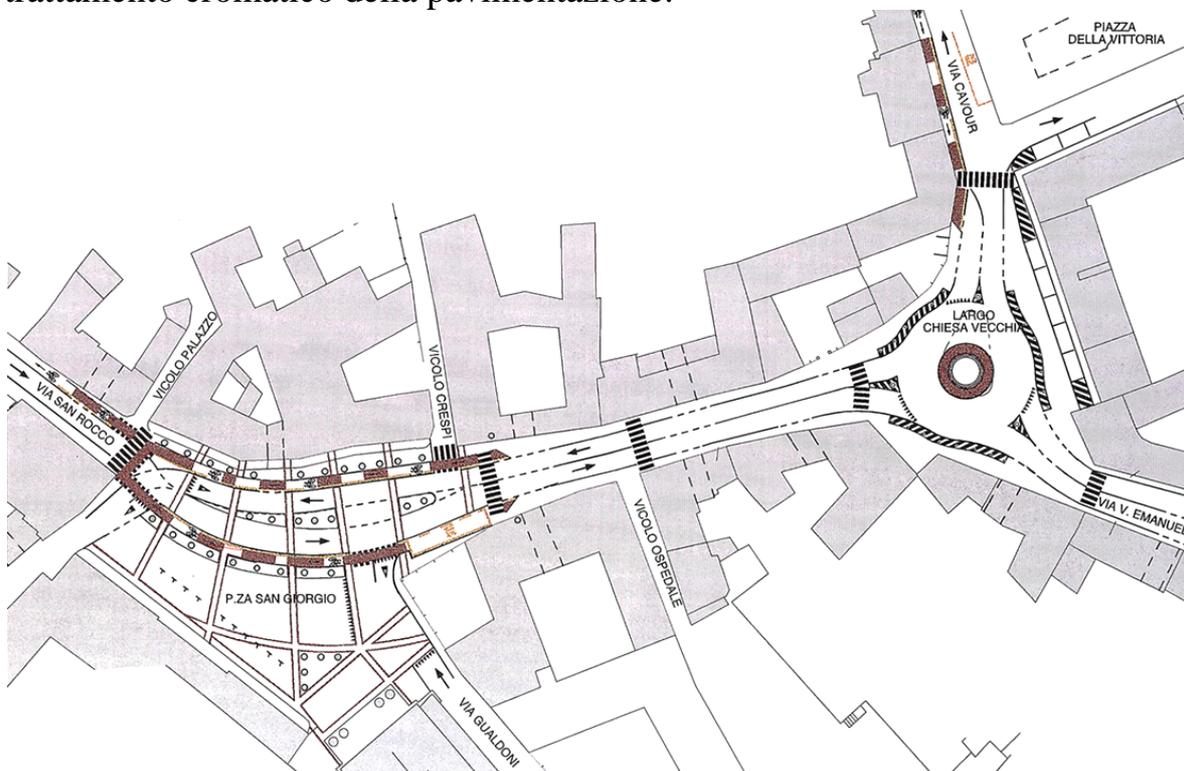
L'intervento sull'asse d'attraversamento urbano di Cuggiono (Milano)

L'attraversamento dell'area urbana centrale di Cuggiono (9.000 abitanti)

L'intervento, realizzato nel 1999, si è concluso con un investimento di 92 milioni di vecchie lire, I.V.A. e spese tecniche comprese, realizzando due rotatorie, l'arredo della piazza e 750 metri di corsia ciclabile e di segnaletica stradale.



- 1) riorganizzazione intersezione con mini rotatorie;
- 2) corsia ciclabile contro senso;
- 3) trattamento cromatico della pavimentazione.



Cuggiono (Milano): planimetria di progetto.



Cuggiono (Milano): Piazza S.Giorgio prima.



Cuggiono (Milano): Piazza S. Giorgio dopo, con la colorazione delle corsie ciclabili unidirezionali.



Cuggiono (Milano): Piazza S. Giorgio.



Cuggiono (Milano): mini-rotatoria.

La sistemazione di due intersezioni a Fossano (CN).

Le due intersezioni sono collocati sull'anello esterno che circonvalla ad ovest la città di Fossano (1.000 abitanti)



Fossano
(Cuneo)-
Planimetria
di progetto