

Zone 30 e "moderazione del traffico"

La "moderazione del traffico" (traffic calming, Verkehrsberuhigung) è una prassi ormai molto diffusa nelle città europee mirante a rendere più **vivibili ampie zone** urbane residenziali e commerciali facilitando la **convivenza pacifica** fra traffico motorizzato, pedoni, biciclette, bambini, acquisti, tempo libero etc.

La cosa più vicina in Italia sono le zone 30 e, spesso solo sulla carta, le ZTL. Poco conosciute e spesso anche dove realizzate si limitano alla mera segnaletica, senza impatti decisivi su traffico e vivibilità.



Le aree a "moderazione del traffico", dette anche "isole ambientali", si servono di alcuni interventi costruttivi o semplicemente visivi e dissuasivi per **depotenziare il maggiore fattore negativo: il traffico motorizzato**, la sua invasività, la velocità incompatibile, la sosta selvaggia etc.

In genere una ampia area, un rione o un intero quartiere, viene riqualificato senza necessariamente introdurre una totale chiusura al traffico.

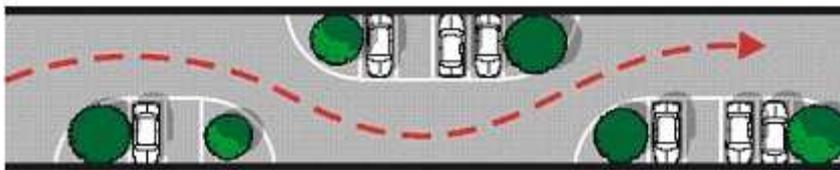
Gli interventi più significativi per raggiungere questo risultato possono essere per es.:

- la zona diventa **non attraversabile dal traffico motorizzato**, i flussi di scorrimento vengono deviati all'esterno o incanalati su direttrici apposite - l'accesso dei mezzi motorizzati ha funzione locale (sosta residenti, attività, fornitori etc)
- molte strade vengono "**disassate**", con un andamento a serpentina ("chicane") per rallentare di fatto la velocità dei veicoli a motore
- **piccole zone pedonali** sparse qua e là (a macchia di leopardo)
- **sosta come elemento di rallentamento**, a lati alterni, spesso a lisca di pesce (auto, bici, zone carico/scarico)
- contrasto costruttivo della **sosta selvaggia** (piolini, transenne, fioriere etc)
- circolazione facilitata delle **biciclette** ovunque, anche con "sensi unici eccetto bici"
- **restringimenti di carreggiata**, sia tramite sosta a lati alterni e a lisca di pesce, che tramite elementi di arredo urbano (aiuole, spiazzi, tavolini, giochi per bambini etc). La **riduzione forzata della velocità** rende meno aggressivo il traffico, già segnalata anche dal limite di 30 km/h (e talvolta di 20 o a passo d'uomo/di bici)
- in alcuni casi si **ripristina il doppio senso** al posto del senso unico, con impossibilità di scambio, volutamente **senza allargamento della carreggiata**. Ad intervalli di alcune decine di metri vengono ricavati spiazzi di scambio più ampi.



- la circolazione delle **biciclette**, molto facilitata e incentivata in tali zone, avviene **prevalentemente su viabilità ordinaria**, su cui diventa non subordinata ma anzi ai primi posti. **Piste o corsie ciclabili** divengono secondarie o superflue e realizzate **solo su strade a medio traffico**, oltre che ovviamente su tutte le **arterie di scorrimento** esterne alla zona a moderazione del traffico

Il risultato sono ampie aree non del tutto chiuse al traffico ma vivibili proprio perchè il fattore di maggiore impatto negativo, il traffico motorizzato, viene smorzato dagli interventi visivi e strutturali di "moderazione". In sostanza si arriva ad un **ribaltamento della gerarchia di traffico**: i mezzi motorizzati scendono all'ultimo posto, mentre pedoni, bambini che giocano, biciclette etc. salgono ai primi posti.



(vedi esempi europei di "moderazione del traffico" su www.firenzeinbici.net)

Alcuni modesti e parziali esempi presenti a Firenze, che si ispirano alle tecniche di moderazione del traffico, sono per es via Aretina in zona Varlungo e Via de Servi/Ricasoli.

La prima è però rimasta una strada di grande scorrimento, con effetti quindi modesti dell'intervento, le seconde soffrono della sola teorica pedonalizzazione, oltre che della mancanza del "senso unico eccetto biciclette", essenziale per l'effetto di moderazione e di ribaltamento della gerarchia del traffico.