

5.4 La "moderazione del traffico"

La tecnica della moderazione del traffico (*traffic calming*) ha avuto origine nei progetti olandesi del "woonerf" negli anni Settanta, e da quel momento si è estesa in quasi tutti i paesi dell'Europa del nord (Olanda, Germania, Svizzera, Francia ed Inghilterra).

Gli schemi olandesi del "woonerf" (area condivisa/*living street*) progettati in quartieri residenziali con flussi di traffico molto bassi, introducevano il concetto di "spazio condiviso" da automobili, ciclisti e pedoni.

I primi "woonerven" olandesi ebbero un enorme successo sia in termini progettuali che per la partecipazione dell'opinione pubblica.

Le strade venivano completamente riprogettate in modo tale da favorire la funzione di servizio alla residenza delle strade e da ridurre il ruolo intrusivo e dominante delle automobili.

Furono per la prima volta introdotti elementi "fisici" di moderazione, quali dossi, *chicanes*, restringimenti stradali, piantumazioni e così via, in modo da rendere esplicito, sia visivamente che fisicamente, un messaggio di fondo: l'automobilista è solo un "ospite" nell'area attraversata in quel momento e che le utenze pedonali hanno la precedenza.

L'idea del "woonerf" venne presto ripresa dagli urbanisti tedeschi. Il primo progetto di *traffic calming* in Germania è infatti del 1976.

Dunque, alla fine degli anni Settanta, i costanti risultati positivi di questi interventi hanno fatto sì che il *traffic calming* diventasse una politica di gestione del traffico vera e propria.

Tuttavia, la completa ricostruzione stradale richiesta da tali interventi, si è dimostrata molto onerosa e realizzabile solo in determinati ambiti residenziali, cosicché è stata integrata da misure più flessibili e meno costose.

Nacquero in questo modo le Zone 30, (introdotte per la prima volta in Olanda nel 1983) aree residenziali dove appunto, attraverso un insieme di misure amministrative ed interventi fisici "leggeri", la velocità degli autoveicoli viene mantenuta sotto il limite dei trenta chilometri orari e non, come accadeva nel "woonerf", a passo d'uomo.

Le "Zone 30" sono più facilmente implementabili sia per i costi di attuazione relativamente bassi sia per la possibilità di espandere tali schemi su vaste aree residenziali e su strade con flussi di traffico sensibilmente più alti rispetto al "woonerf".

Il rifacimento parziale della sede stradale, con l'utilizzo di misure fisiche di riduzione della velocità, piantumazioni ed arredo urbano rendono lo spazio stradale qualitativamente migliore senza però stravolgere la tradizionale separazione tra carreggiata e marciapiede.

Numerose città in tutta Europa, dalla fine degli anni Settanta fino ai giorni nostri, hanno ampliato le "Zone 30" fino ad arrivare alla totalità dei quartieri residenziali urbani.

