

**Un primo esempio in Italia**

L'ingresso dell'abitato prima della costruzione della porta, con un picco di velocità fra i 60 e i 70 km/h

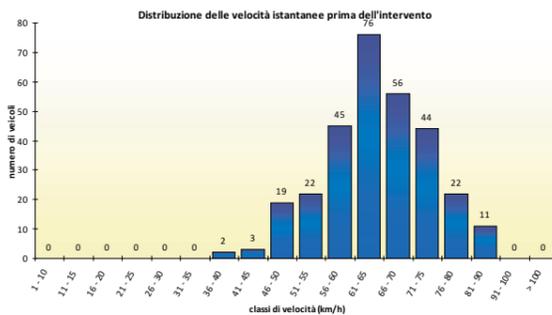


Una "porta d'ingresso" è stata realizzata sulla strada provinciale che attraversa la frazione Pessione di Chieri (To).

Per abbattere la velocità di transito (particolarmente elevata dato il tracciato rettilineo) e proteggere il movimento pedonale, tutta la traversa è stata risistemata con ampi marciapiedi laterali, alcune *chicanes* e appunto una "porta di ingresso", probabilmente la prima in Italia.

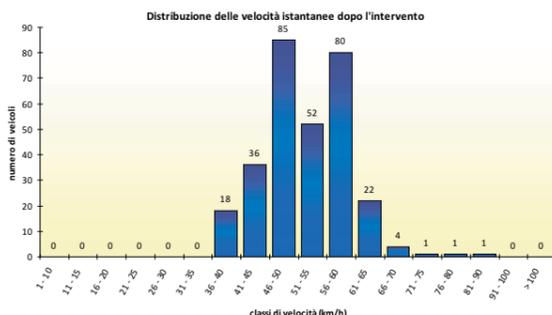
In precedenza all'inizio dell'abitato si registrava una velocità media dei veicoli in ingresso di 64,5 km/h (vedi diagramma di distribuzione delle velocità istantanee).

Dopo la realizzazione della porta la velocità media risulta di 52,1 km/h (-12,4 km/h), mentre la percentuale di superamento dei 50 km/h è passata dal 92 al 54%.



prima dopo

Gli interventi di moderazione del traffico e le conseguenze sulle velocità di punta, misurate nel rettilineo fra la porta (foto a fianco) e la chicane (foto sotto)



**Piccole località**  
**Porte di ingresso**

Nelle località di campagna gli abitati non costituiscono in generale degli insiemi urbani ben definiti, in quanto la progressiva espansione ne ha spesso cancellato i confini, in particolare lungo le strade principali.

Per questo occorre segnalare all'automobilista l'ingresso nell'abitato attraverso specifiche misure fisiche che lo inducano a ridurre la velocità. A questo scopo risulta particolarmente indicata la combinazione di "porte esterne" per indurre velocità inferiori a 50 km/h, e "porte interne" per ridurre ulteriormente la velocità nella zona centrale dell'abitato.

**Il segnale d'inizio di località: un'indicazione non sufficiente**

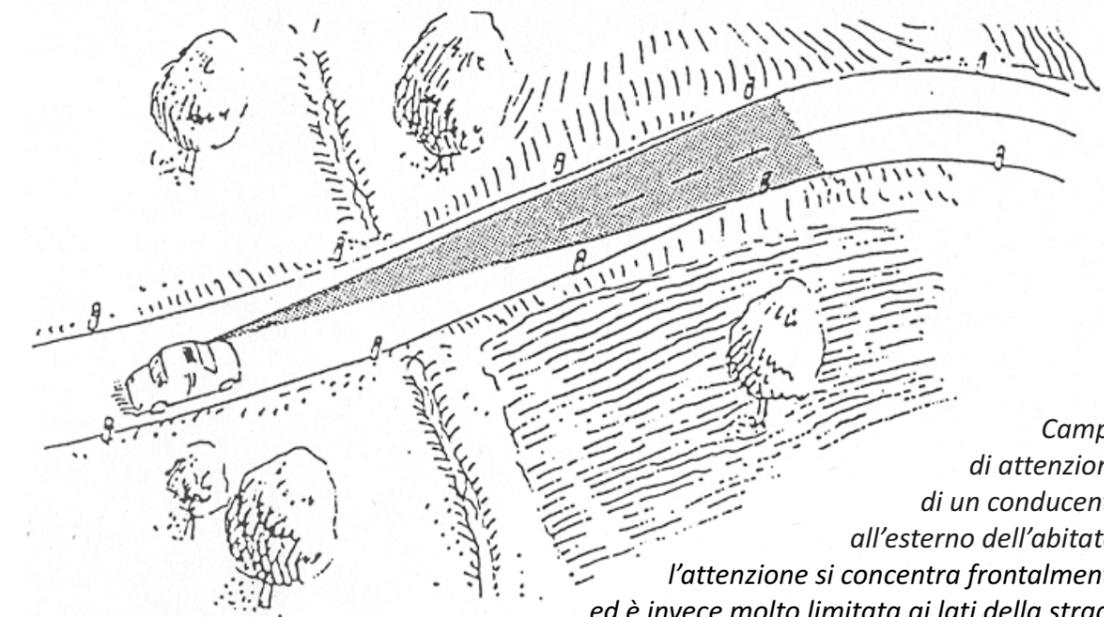
L'inizio di un centro abitato è indicato dal segnale stradale omonimo (Fig. II 273 art. 131 Codice Stradale) e dal limite di velocità (50 km/h).

Se dal punto di vista puramente legale la definizione di "Inizio di Località" è semplice e chiara, il problema risiede nel fatto che, con il semplice segnale, in genere il conducente non percepisce nessuna necessità di innalzare l'attenzione e modificare il comportamento. Da solo, il cartello di località perde la propria funzione di freno alla velocità.

Le auto procedono perciò in modo sostenuto anche all'interno della località.

Il conducente non coglie il cambiamento tra strada extraurbana e abitato, quindi diminuisce troppo poco la velocità, o non la diminuisce affatto, portando insicurezza, rumore e scarsa qualità nell'ambiente di vita di molte persone.

All'esterno dell'abitato, dove le funzioni urbane laterali sono scarse o addirittura assenti, la velocità dei veicoli può essere elevata.



Campo di attenzione di un conducente all'esterno dell'abitato: l'attenzione si concentra frontalmente ed è invece molto limitata ai lati della strada



### Segnalare il cambiamento di situazione

La "porta" di ingresso è un'efficace tecnica di moderazione del traffico, sia per gli ambiti residenziali urbani (Zone 30 e Zone di incontro), che per gli abitati minori.

La porta segnala infatti al conducente il passaggio tra due situazioni stradali differenti: aperta campagna e abitato.

L'obiettivo è fargli prendere coscienza del pericolo, indicando con chiarezza una presenza umana (pedoni, ciclisti) accresciuta nello spazio stradale.

*Campo di concentrazione del conducente all'interno dell'abitato*



All'entrata delle località deve dunque essere reso evidente il passaggio dall'esterno all'interno, con la creazione di una porta "esterna", al limite effettivo dell'abitato, e di una "interna", dove cambia la densità del tessuto urbano (tipicamente al confine dell'abitato storico), in modo da segnalare chiaramente il punto in cui passare ad una condotta di guida differente.

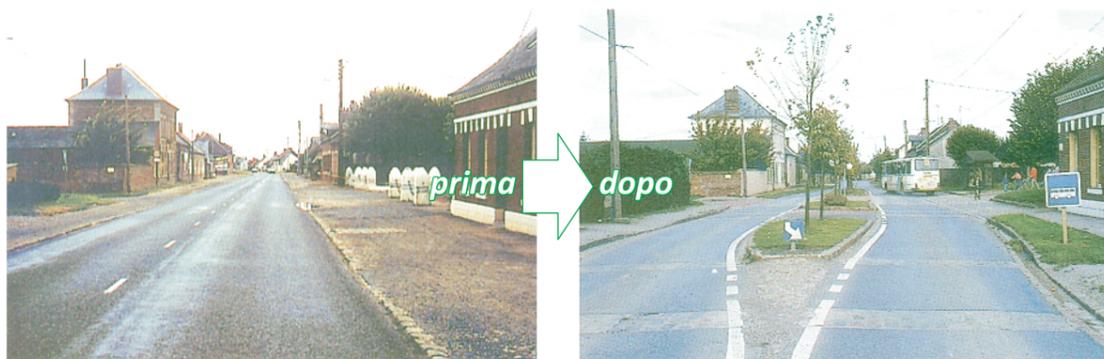
All'interno dell'abitato, grazie alla velocità più moderata, il campo di concentrazione sarà più allargato ai lati, e questo permetterà al conducente di prestare una maggiore attenzione agli altri utenti della strada.

Il posizionamento del cartello di località in prossimità delle "porte" d'ingresso induce un'accettazione ben maggiore, anche rispetto al semplice limite di velocità.

E' come se si trattasse di un limite di velocità che si dichiara da solo.

*Creazione di una "porta" di ingresso, prima e dopo.*

*Un esempio francese...*



*... e uno tedesco*



### Le soluzioni progettuali

Per segnalare l'ingresso nella parte più densamente abitata occorre prevedere quindi la creazione di porte.

Le misure per ottenere un "effetto porta" dove l'edificato diventa più denso sono le seguenti:

- **rotonde** ai principali incroci di arrivo;
- **isole centrali** possibilmente alberate (vedi scheda 22 "Rotonde e arredo verde");
- **cambio della pavimentazione**, in direzione dell'abitato, o con materiali (fasce di cubetti o di masselli di calcestruzzo);
- **formazione di marciapiedi** (molto larghi e bassi) o **piste ciclo-pedonali**, al di là delle porte;
- **segnaletica di qualità** (anche illuminata la notte), aree di accoglienza con parcheggio;
- **illuminazione** bassa di tipo urbano;
- **alberi** a filari o anche solo alle estremità di eventuali file di soste in linea.



*La rotonda, un'efficace "porta" d'ingresso*



*Porta asimmetrica*

