

Esempi di piattaforme rialzate

I passaggi e gli incroci rialzati sono il principale e più efficace dispositivo, insieme alle rotonde, di moderazione della velocità.

Per migliorarne la visibilità, è sempre bene differenziare la pavimentazione della piattaforma rispetto alla strada in cui è inserita.

A seconda del contesto e della disponibilità economica, la scelta potrà variare dalla pietra all'asfalto colorato, usando preferibilmente lo stesso materiale dei marciapiedi per sottolinearne la continuità.

Anche la tessitura è fondamentale: una trama minuta, come quella ottenuta coi cubetti di pietra, comunica un uso meno veloce e aggressivo dello spazio pubblico. Una cura particolare va riposta nelle tecniche costruttive per prevenire il rumore, sia per l'impatto della rampa che per il rotolamento su pavimentazioni irregolari o che tendono a degradarsi lungo i giunti.

Attraversamento pedonale rialzato a Torino, via Gaidano (Cascina Roccafranca): nel triennio precedente 1 motociclista morto e 2 pedoni in prognosi riservata; nessun ferito grave nel triennio successivo.

Incrocio rialzato con caratteri di arredo urbano



Passaggio rialzato davanti a una scuola lombarda



Piattaforma rialzata davanti ad una scuola a Cossato (Bi)



Incrocio rialzato a Garda (VR)



Moderazione del traffico Incroci e passaggi rialzati

Molti comuni, anche in Piemonte, per ridurre le velocità di punta dei veicoli, che sono le più pericolose e dequalificanti per gli spazi pubblici, hanno cominciato ad impiegare sulle loro strade un dispositivo fisico di tipo nuovo rispetto al dosso: la piattaforma rialzata.

L'elemento fondamentale di rallentamento è in questo caso la rampa di salita, che limita le velocità di punta come un dosso rallentatore e nello stesso tempo ha una importante funzione urbanistica di collegamento tra i due lati della strada, con l'abbattimento delle barriere architettoniche e una pavimentazione continua con gli spazi pedonali.

La piattaforma non è normata espressamente dal Codice della Strada: è solo una variazione di pendenza del profilo longitudinale, che deve essere segnalata e rispettare i limiti imposti dalla legge per la pendenza del tipo di strada in cui è introdotta. Per ottenere una limitazione della velocità, il Codice della Strada prevede l'installazione di tre tipi di rallentatori:

- **bande ottiche;**
- **bande acustiche e vibratorie;**
- **dossi artificiali.**

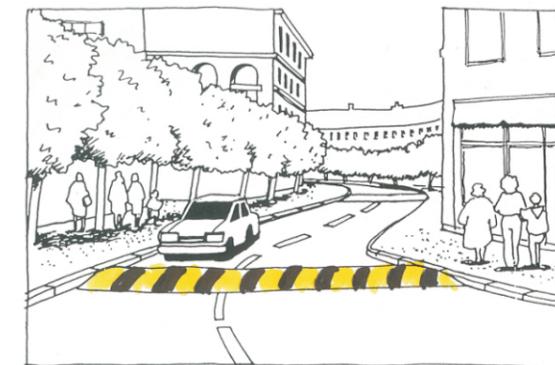
Tra questi, solamente il terzo (dosso) ha una effettiva efficacia sul comportamento dei conducenti veloci: le bande ottiche sono una misura debole, mentre le bande rumorose producono inquinamento acustico.

Il dosso artificiale (di 3, 5 e 7 cm a seconda del limite di velocità 50, 40 e 30 km/h) ha una limitata possibilità d'impiego, in quanto rigorosamente limitato a strade residenziali e di servizio locale. Date le elevate pendenze delle rampe (rispettivamente 15, 16,6 e 17,5%), il dosso scuote violentemente il veicolo con una serie di effetti negativi:

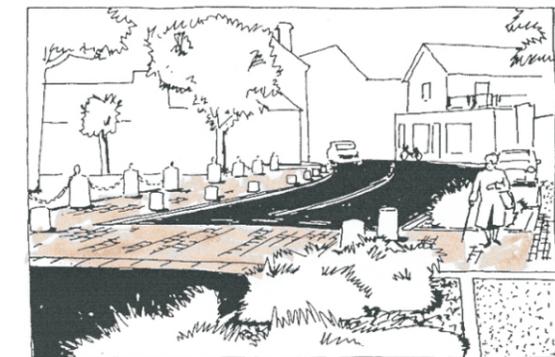
- **disagio per i passeggeri;**
- **forte sollecitazione degli ammortizzatori;**
- **vibrazioni nel caso di mezzi pesanti.**

I dossi sono dei rallentatori "primitivi" come le buche nella carreggiata.

La loro rozzezza è chiaramente percepita dall'automobilista e la loro efficacia è modesta dal momento che il loro impiego è limitato a situazioni d'emergenza.



Dossi artificiali: una soluzione d'emergenza che non migliora l'ambiente urbano



Attraversamenti pedonali rialzati: protezione molto efficace e insieme elemento urbano



Un elemento di riqualificazione dello spazio pubblico

La differenza tra dosso artificiale e passaggio o incrocio rialzato è fondamentale.

Il secondo costituisce dal punto di vista normativo una modificazione strutturale del profilo altimetrico longitudinale della strada, e come tale non è da considerarsi come "dosso artificiale", con tutte le limitazioni che ne conseguono (dimensioni, possibilità di impiego solo su strade secondarie...).

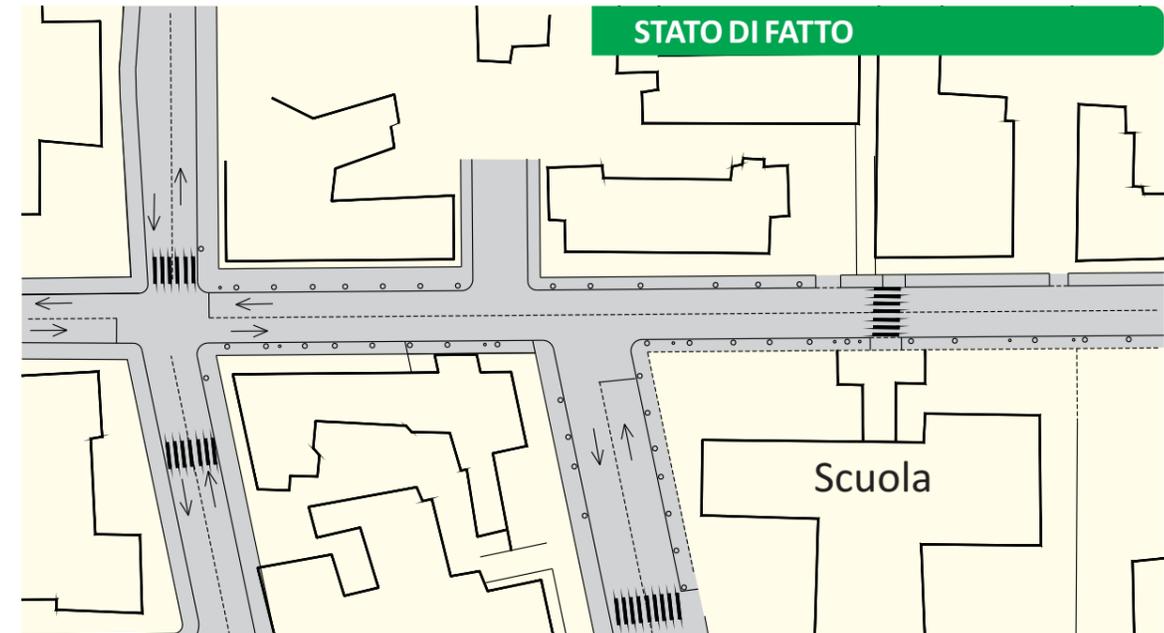
La pendenza della rampa è inferiore a quella del dosso:

- **sulle strade di quartiere** la pendenza generalmente adottata è del 10%;
- **sulle strade principali di attraversamento**, la pendenza sarà inferiore (8% per la categoria E, 6% per la D e 7% per la C, come da Norme sulla Geometria delle Strade, DM 5 novembre 2001).

Sempre dal punto di vista normativo, non è necessaria la segnaletica orizzontale prevista per i dossi (zebratura gialla e nera), mentre è fondamentale il limite di velocità (30 km/h sulle strade di quartiere e 40 km/h sulle strade di attraversamento) e anche il segnale di "dosso".

Il veicolo che transita sull'attraversamento o incrocio rialzato è costretto a rallentare, ma non viene comunque scosso violentemente. Inoltre il conducente comprende che tale misura non è soltanto punitiva, ma svolge una funzione urbana di collegamento: di qui un'accettazione molto maggiore della misura da parte degli automobilisti.

Molti comuni utilizzano ormai in modo estensivo questa misura in grado di mediare in modo soddisfacente le esigenze urbanistiche e quelle del traffico.



Esempio di via Antonio Emmanuelli a Piacenza: zona di ingresso di una scuola sistemata con passaggi e incroci rialzati.

La via residenziale è stata sistemata per moderare efficacemente la velocità dei veicoli in transito e proteggere i percorsi scolastici.

