

La Zona 30 di via Castalgomberto, a Mirafiori Nord, compie un anno dal suo avvio e comincia a raccogliere risultati straordinari.

Al momento è l'unico esperimento del genere a Torino: singole strade sono da tempo a limite 30 km/h, ma qui si tratta di un'intera zona che vuole recuperare una dimensione di vicinato, difendendosi dagli impatti negativi delle automobili, senza isolarsi con provvedimenti di chiusura al traffico, ma chiedendo a tutti di andare ad una velocità "umana".

Mezza Europa lo fa da decenni e ci ha dato l'esempio: per ultima la città di Londra, che ha 400 Zone a 20 miglia all'ora, ha registrato al loro interno un calo del 46% di morti e feriti gravi da incidenti stradali in 8 anni, arrivando a salvare 192 persone solo nell'ultimo anno.

Ogni luogo ha le sue caratteristiche peculiari (Torino non è Londra e neanche Chambéry), per cui non abbiamo calato i provvedimenti dall'alto, ma ne abbiamo discusso in Circostrizione con i cittadini che hanno partecipato e vogliamo continuare a discuterne sulla base di dati precisi, come quelli che vi vengono illustrati di seguito.

Non tutte le sistemazioni previste nella Zona 30 sono state realizzate, perché i lavori del teleriscaldamento hanno rinviato gli interventi su via Baltimora, ma soprattutto perché una Zona 30 non può mai considerarsi "finita": il vero risultato non sono le opere, ma i comportamenti delle persone, per cui c'è sempre qualcosa da migliorare, con il monitoraggio dei tecnici e dei vigili, ma soprattutto con la Vostra collaborazione.

Il Presidente della Circostrizione Due
Andrea Stara



DATI CONSULTABILI E DISCUSSIONE APERTA
sul blog www.zone30torino.it



Primi numeri dalla zona 30:

INCIDENTI STRADALI

zero feriti gravi
-68% i giorni
di prognosi

VELOCITÀ DI PUNTA

meno 11 km/h

SORPASSI

quasi scomparsi

TRAFFICO

-15%

Primi numeri dalla zona 30:

Incidenti stradali:

zero feriti gravi e - 68% i giorni di prognosi

All'interno della Zona 30 non si sono mai registrati morti da incidenti stradali, ma c'erano regolarmente feriti gravi (1 l'anno) e lievi (circa 20).

Nel 2009 non ci sono più stati feriti gravi, ma uno solo lieve (un motociclista su via Boston angolo via Ragusa) e cinque lievissimi (tutti su via Baltimora angolo via Castelgomberto, all'incrocio del mercato, dove gli interventi non sono ancora arrivati). Per dare un'idea della gravità, questo corrisponde ad una riduzione da 250 a 80 giorni di prognosi (-68%).

Gli incidenti non si sono spostati sui corsi al margine della Zona 30 (Siracusa, Sebastopoli, Orbassano e Guido Reni), anzi si sono ridotti anche questi: da 4 a 1 ferito grave e da 61 a 51 lievi, con una riduzione da 870 a 730 giorni di prognosi complessivi. Purtroppo si è registrato un morto all'incrocio fra corso Siracusa e corso Sebastopoli, come accade con triste regolarità, nottetempo, in una situazione non certo riconducibile agli effetti della Zona 30.

Ricordiamoci che i feriti gravi riportano sempre delle invalidità, che spesso diventano permanenti, causando alle persone costi umani incalcolabili, oltre a spese ben calcolabili per la Sanità pubblica e per le famiglie: in questo caso le statistiche ufficiali stimano che il costo sia di circa mille euro per giorno di prognosi, calcolando anche i danni materiali, nel qual caso la Zona 30 di via Castelgomberto ha prodotto un risparmio di 310 mila euro in un anno, ripagando l'investimento pubblico in un paio d'anni.

Velocità di punta: meno 11 km/h

Abbiamo misurato le velocità di punta dei veicoli, prima e dopo la Zona 30, su diverse strade. La velocità di punta è la velocità massima che ogni veicolo raggiunge su quel tratto di strada, di solito fra un incrocio e l'altro, per cui non è stata misurata all'incrocio, ma su tutto il rettilineo.

Quindi non è vero che si rallenta solo agli incroci rialzati, come è stato scritto.

Nella parte di Zona 30 a sud di via Filadelfia, le velocità di punta si sono ridotte di 11 km/h in media, da 42 a 31. L'85% dei conducenti non supera i 39 km/h e nessuno va oltre i 50, tranne alcuni motociclisti (che non a caso sono poi protagonisti degli incidenti rimanenti). Questi parametri rientrano negli obiettivi di qualità a livello europeo per le strade residenziali e possiamo considerarcene molto soddisfatti.

Su via Filadelfia le velocità di punta si sono ridotte solo di 6 km/h, da 46 a 40, perché si è rinunciato ad adottare misure severe, per tutelare il passaggio del Bus. La cosa più importante per ora è che non si sono più verificati incidenti con feriti su via Filadelfia. La rotonda funziona: la precedenza è rispettata e soprattutto non è più possibi-

le il sorpasso all'incrocio, causa frequente di investimento di pedoni. Ulteriori aggiustamenti possono ancora essere introdotti per aumentarne l'efficacia.

A nord di via Filadelfia, verso corso Sebastopoli, le velocità non sono diminuite, a dispetto del cartello, perché non sono ancora stati realizzati i previsti interventi di moderazione del traffico. E' proprio qui che ancora nel 2009 si sono verificati i due incidenti con cinque feriti (anche se lievissimi) e si pensa di intervenire con provvedimenti di difesa del tratto davanti alla scuola Sclarandi.

La riduzione delle velocità è lo snodo di tutto il lavoro: diminuendo le velocità di punta, diminuisce la violenza dell'impatto in caso di incidente e aumenta il tempo a disposizione per evitarlo.

Sulle strade secondarie, poi, la velocità media del percorso non supera i 25 km/h, quindi punte di velocità più elevate non riducono i tempi di percorrenza. Dobbiamo imparare a non usare l'auto per sfogarci, anche per sprecare meno carburante, fare meno rumore e inquinare di meno, soprattutto sotto casa!



Traffico: -15%

Su via Filadelfia il traffico in ora di punta (7.45-8.45) è diminuito del 15%, da 1.175 a 994 veicoli.

La riduzione più importante si è avuta sui mezzi pesanti, da 21 a 15 (-29%) e sui veicoli commerciali, da 30 a 15 (-50%). Questo è dovuto soprattutto al restringimento della "porta" di corso Siracusa.

Su via Castelgomberto si registra una riduzione del tutto simile (-16%).

Naturalmente questi veicoli si sono riversati sulla viabilità principale (Siracusa, Sebastopoli e Guido Reni), che è più adeguata ad accoglierli, dove 200 veicoli rappresentano il 5% dei flussi e non l'hanno certo mandata in tilt.

I dati giornalieri non sono ancora stati rilevati e saranno pubblicati insieme a quelli del rumore.

Nella parte sud della Zona 30, il traffico spostato dal nuovo senso unico dell'interno di corso Cosenza, purtroppo si è riversato interamente su via Monte Novegno, dove già transitavano 286 veicoli in ora di punta e se ne sono spostati 180 da corso Cosenza.

Sorpassi: quasi scomparsi

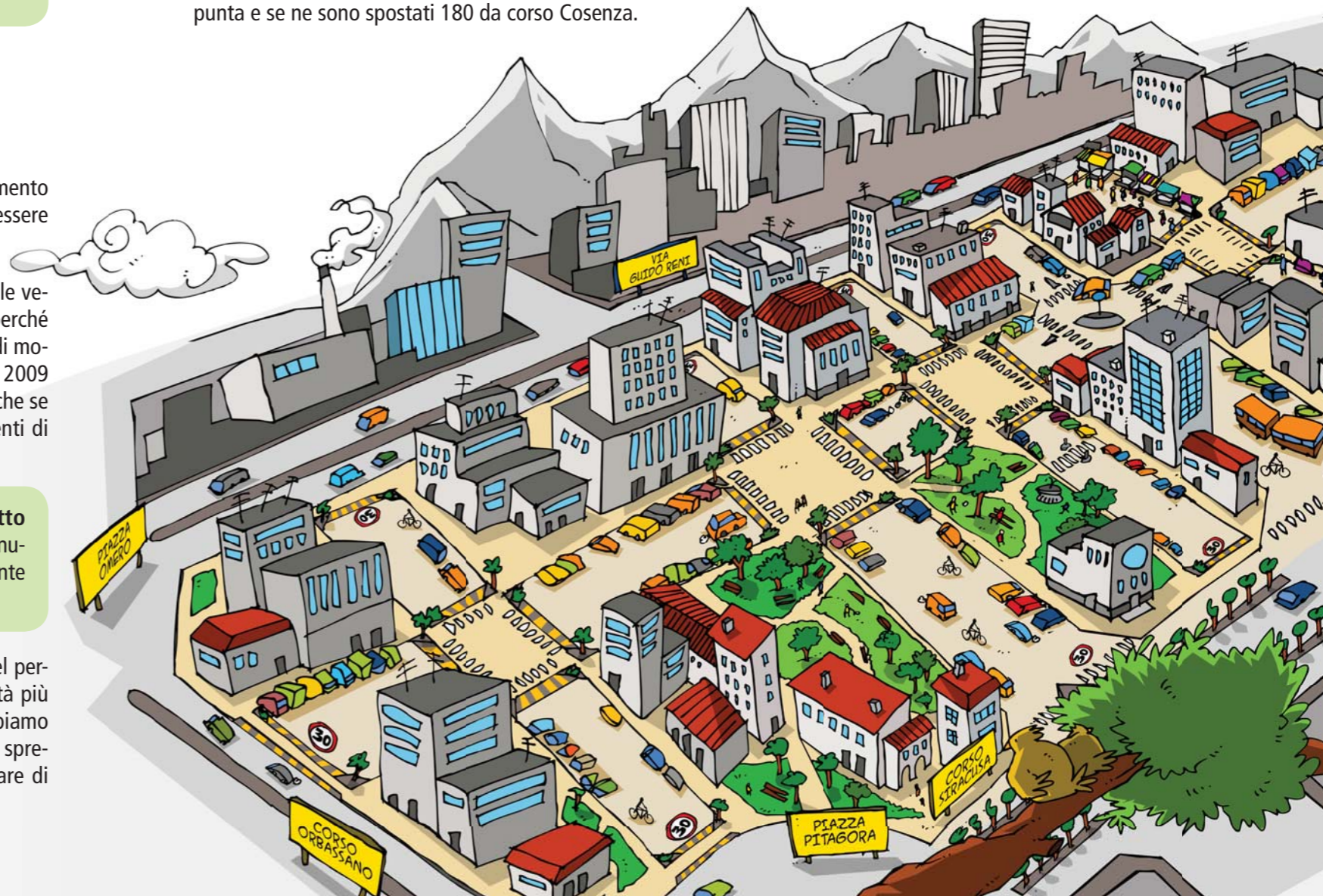
I risultati più incoraggianti vengono dalla riduzione dei sorpassi. È persino ovvio dire che questo comportamento è la prima minaccia per la sicurezza e la tranquillità delle nostre strade. La maggior parte delle volte si tratta di un sorpasso inutile, perché si arriva insieme al semaforo successivo. Le isole spartitraffico e le strettoie della Zona 30 servono a prevenire i sorpassi sulle strade di casa.

Per misurare i sorpassi si è fatto un test di "accettazione della velocità": andando ai 30 all'ora con un'auto, prima e dopo l'istituzione della Zona 30, si è visto quanti accettavano questa velocità e quanti superavano, indipendentemente dal limite di velocità (che prima era 50 e poi 30).

Su via Filadelfia i sorpassi ad un'auto che va ai 30 all'ora si sono ridotti dall'11% al 6%, sulle altre strade sono scesi sotto l'1%.

monitoraggio ambientale di Bruno Zucca
associazione La città possibile, Torino

torino
la città possibile
ECOLOGIA URBANA E
CITTADINANZA ATTIVA



La partecipazione degli abitanti

Oltre ad essere coinvolti come conducenti più prudenti e come frequentatori degli spazi di vicinato, molti cittadini hanno vissuto personalmente il processo di costruzione della Zona 30: incontri in Circoscrizione e in Parrocchia per essere informati sul progetto e segnalare criticità, sopralluoghi per verificare la fattibilità degli interventi, rilievi di traffico aperti al pubblico e persino un gruppo di giardinaggio che ha dato una mano per la piantumazione e la pulizia delle nuove aiuole.



Raccolta di osservazioni sul posto, con informazione reciproca fra abitanti e tecnici.



Rilievi di traffico aperti al pubblico: ragazzi volontari toccano con mano velocità e flussi, spiegando ai passanti quello che misurano e raccogliendo le loro opinioni.



I volontari dell'associazione "Bottega del giardinaggio" piantano una siepe in un'aiuola stradale... e i gestori del bar vicino, Rita e Pietro, la adottano con la "consegna dell'innaffiatoio".



◆ DEGIORGI-ADV.COM



Circoscrizione 2

Via G. Reni 102, 10136 Torino - Tel. 011.443.52.50/52
Fax 011.443.52.19 - <http://www.comune.torino.it/circ2>

La Città di Torino e la Circoscrizione 2 hanno partecipato nell'ottobre 2007 al primo Bando regionale per la realizzazione di "Zone 30". Tra le 31 proposte progettuali presentate da vari Comuni del Piemonte per ottenere un cofinanziamento regionale del 50%, si è collocato al primo posto il progetto su Mirafiori Nord, intorno all'asse di via Castalgomberto. Il progetto prevede opere per 760.000 euro. In più la Circoscrizione investe 50.000 euro su un programma specifico di verde e arredo urbano e un ulteriore programma per l'abbattimento delle barriere architettoniche

concezione: la città possibile - Torino