

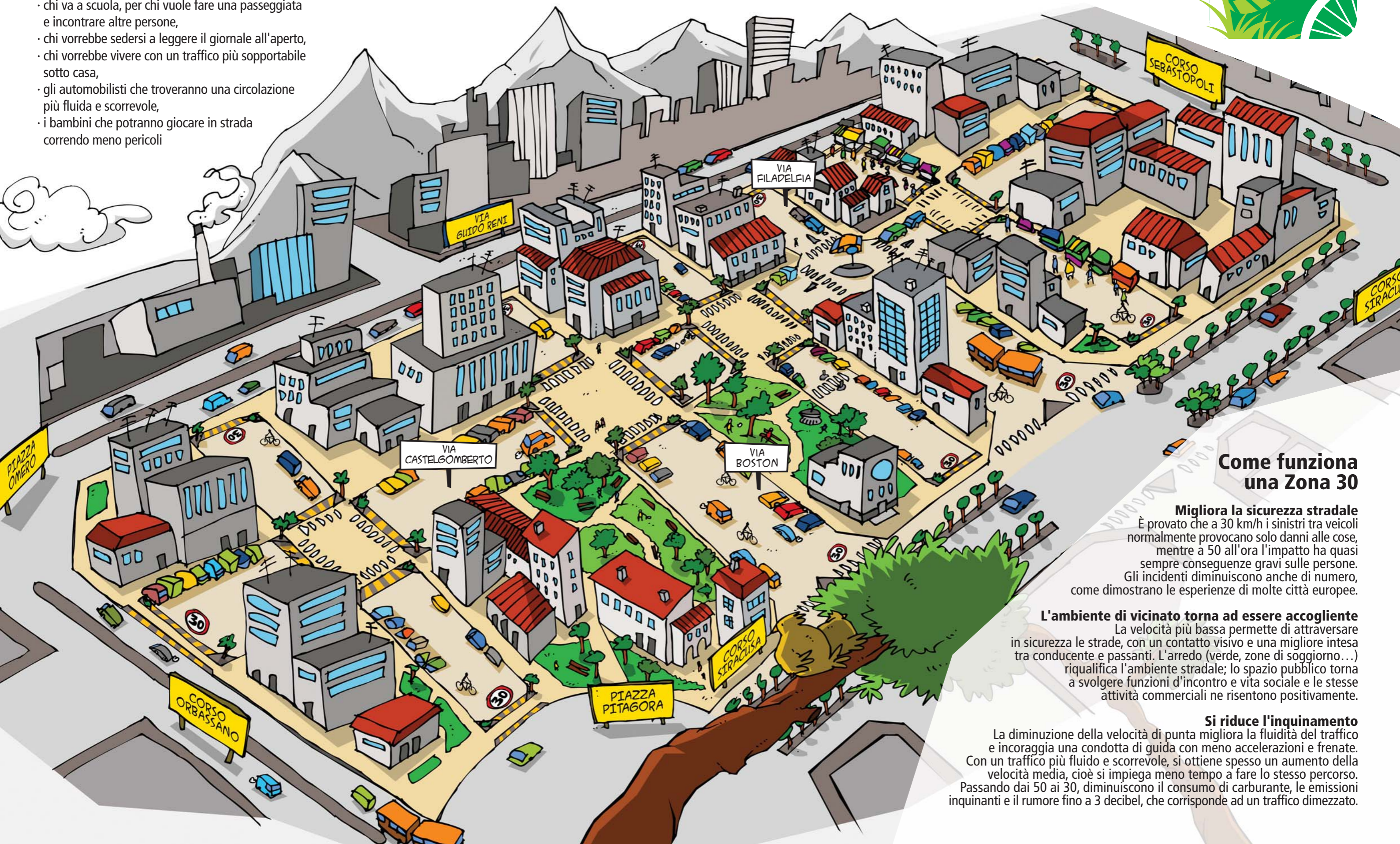
Arriva la Zona 30!

Al suo interno le strade sono progettate per un traffico che non superi i 30 km/h.

Sarà meglio per:

- chi si muove a piedi o in bicicletta per andare a lavorare o a fare la spesa,
- chi va a scuola, per chi vuole fare una passeggiata e incontrare altre persone,
- chi vorrebbe sedersi a leggere il giornale all'aperto,
- chi vorrebbe vivere con un traffico più sopportabile sotto casa,
- gli automobilisti che troveranno una circolazione più fluida e scorrevole,
- i bambini che potranno giocare in strada correndo meno pericoli

Zona 30: meglio per tutti



Come funziona una Zona 30

Migliora la sicurezza stradale

È provato che a 30 km/h i sinistri tra veicoli normalmente provocano solo danni alle cose, mentre a 50 all'ora l'impatto ha quasi sempre conseguenze gravi sulle persone. Gli incidenti diminuiscono anche di numero, come dimostrano le esperienze di molte città europee.

L'ambiente di vicinato torna ad essere accogliente

La velocità più bassa permette di attraversare in sicurezza le strade, con un contatto visivo e una migliore intesa tra conducente e passanti. L'arredo (verde, zone di soggiorno...) riqualifica l'ambiente stradale; lo spazio pubblico torna a svolgere funzioni d'incontro e vita sociale e le stesse attività commerciali ne risentono positivamente.

Si riduce l'inquinamento

La diminuzione della velocità di punta migliora la fluidità del traffico e incoraggia una condotta di guida con meno accelerazioni e frenate. Con un traffico più fluido e scorrevole, si ottiene spesso un aumento della velocità media, cioè si impiega meno tempo a fare lo stesso percorso. Passando dai 50 ai 30, diminuiscono il consumo di carburante, le emissioni inquinanti e il rumore fino a 3 decibel, che corrisponde ad un traffico dimezzato.

Perché si fa una Zona 30?

La Zona 30 fa parte di una politica generale di mobilità sostenibile, concepita per le strade locali, che promuove gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici. La velocità ridotta rende compatibile l'uso del veicolo privato con queste altre forme di mobilità.

Per migliorare la qualità della vita degli abitanti;

Per ridurre il traffico, l'inquinamento dell'aria e il rumore, limitando in modo particolare il traffico esterno di attraversamento;

Per migliorare lo spazio stradale con verde e arredo e favorire la possibilità di stare all'aperto, di incontrarsi e di giocare sotto casa;

Per diminuire il numero e la gravità degli incidenti, aumentare la sicurezza e la qualità dell'ambiente di vicinato;

Per proteggere i pedoni e specialmente l'autonomia di spostamento dei gruppi più a rischio nel traffico attuale: bambini, anziani, persone con disabilità motorie;

Perché le biciclette possano muoversi in sicurezza su tutte le vie assieme a tutti gli altri veicoli, senza bisogno di sottrarre spazio alla sosta con le piste ciclabili;

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 Castelgomberto. 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

I diecimila abitanti all'interno del perimetro delimitato da via Guido Reni e dai corsi Sebastopoli, Siracusa e Orbassano, tra meno di un anno (la conclusione dei lavori di sistemazione stradale è prevista per il mese di febbraio 2009, il verde e l'arredo entro luglio) vivranno condizioni di vita e di mobilità molto diverse: veicoli a bassa velocità, sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, un ambiente stradale con pavimentazione variata, arricchito di verde, piccole aree riposo con sedute, arredo, portabici...

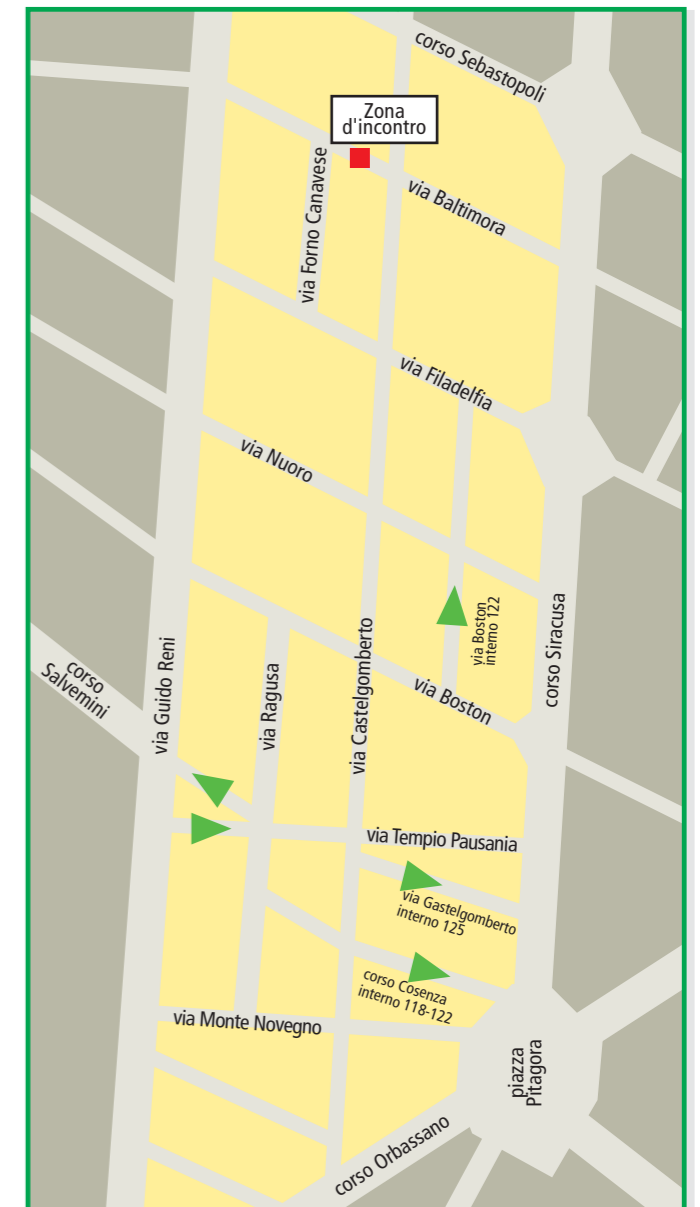
Il Presidente della Circoscrizione Due
Andrea Stara



La Zona 30 di via Castelgomberto

Qualche numero:

- 20 "Porte Verdi" d'ingresso (rialzate al livello del marciapiedi sulle strade minori, altrimenti a raso) marcate con alberi e aiuole con arbusti);
- 4 incroci interni a piattaforma rialzata (con verde alberi e arbusti);
- 1 rotonda sull'incrocio tra via Filadelfia e via Castelgomberto;
- passaggi pedonali protetti su via Nuoro, Boston, Tempio Pausania e Monte Novegno;
- soste alternate, a pettine e in linea, lungo i diversi isolati di via Castelgomberto, con "effetto chicane" per rallentare le velocità;
- 1 "zona di incontro" (quadrato rosso) davanti alla scuola, comprendente l'incrocio fra via Castelgomberto e via Baltimora (dove già si svolge ogni mattina il mercato rionale);
- 5 nuovi sensi unici (frecche verdi) :
 - via Boston interno 122, corso Cosenza int.140-144 e via Tempio Pausania (tra via Guido Reni e via Ragusa), per aumentare l'offerta di sosta
 - via Castelgomberto int. 125 e corso Cosenza int. 118-122, per ragioni di sicurezza.



Dopo gli interventi su via Filadelfia (una rotonda realizzata a settembre e due porte di ingresso a ottobre), che è senz'altro la strada più trafficata della Zona 30, il cantiere si sposta su via Boston, la più incidentata. Qui i lavori partono i primi giorni di novembre e si realizzano un incrocio rialzato (all'angolo con via Castelgomberto) e due porte (agli angoli con Guido Reni e Siracusa). Su via Boston saranno anche recuperati i posti auto persi in via Filadelfia, con una fila di soste a pettine. In dicembre il cantiere procede su via Monte Novegno e le opere si avviano a conclusione.