



# TORINO

## ECOBORGO | SUPERILLA | GREENSTREET

Sperimentazioni economiche per rendere le strade vivibili

Un'azione economica ma impattante per riconsegnare lo spazio pubblico ai cittadini. Ecco la richiesta del Bike Pride 2017 all'amministrazione. [\(in fondo la proposta pratica\)](#)



Monaco di Baviera. Strade rese pedonali con costi irrisori: sono un deterrente al traffico e un incentivo alla pedonalità e alla vita del quartiere che ha ripercussioni sull'ambiente ma anche sulle abitudini dei cittadini

**Ridurre l'attraversamento delle auto nei quartieri migliorando la qualità dello spazio pubblico attraverso interventi semplici ed economici. Lo spunto dalle super islas spagnole, con pedonalizzazioni lampo e spazi condivisi.**

## Premessa

Il centro città e i quartieri con meno auto sono più vivibili, sicuri e attrattivi da un punto di vista commerciale, residenziale e turistico. Inoltre la Città ha bisogno di una visione politica su larga scala, non vincolata esclusivamente ad interventi puntuali e che apportino a medio termine **benefici ambientali**, sociali, turistici e commerciali.

**Sarebbe quindi opportuno se il volume di automobili in transito fosse il più possibile ridimensionato e/o trasferito sulle strade di scorrimento**, lasciando maggiormente libere le vie di quartiere per trasformarle in **spazi condivisi o pedonali** ad uso della collettività: per il commercio, la cultura, il turismo, il gioco o la camminabilità.

Inoltre, a medio e lungo termine, a fronte di una riconcettualizzazione degli spazi e della viabilità di quartiere secondo queste premesse, **si otterranno effetti positivi anche sull'inquinamento dell'aria e sulla sicurezza stradale** perché i cittadini saranno meno disposti ad utilizzare l'auto per spostamenti molto brevi.

**Devono principalmente diminuire tutti quegli spostamenti che possiamo definire “inutili”, in particolare:**

- **I microspostamenti** in auto minori di 1 Km che rappresentano il 27% degli spostamenti totali interni a Torino (fonte PUMS) → *trasferire questa forma di traffico su altre modalità di spostamento;*
- **Gli spostamenti “parassitari”**: quegli spostamenti interni ai quartieri concepiti come presunta “**scorciatoia**” all'arteria principale → *trasferire questa forma di traffico sui corsi di scorrimento;*
- **Le ricerche vane del parcheggio**: in Italia l'automobilista medio perde 2.549 ore a cercare parcheggio in una vita. Meglio essere consapevoli che il parcheggio non c'è e recarsi eventualmente in struttura o nelle aree destinate alla sosta (o meglio utilizzare altri mezzi). → *riconvertire i parcheggi a rotazione in superficie e renderli riservati*

## Come ottenere quartieri meno invasi dal traffico (senza usare ZTL)?

Come limitare l'uso “inutile” dell'auto nei quartieri (in centro ma non solo) senza attivare costose misure limitative?

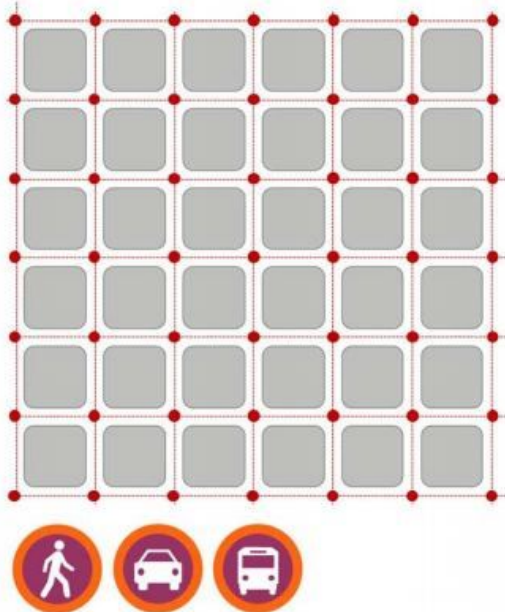
**Possiamo prendere come esempio gli shared space olandesi (woonerf) e le Superillas barcellonesi:**



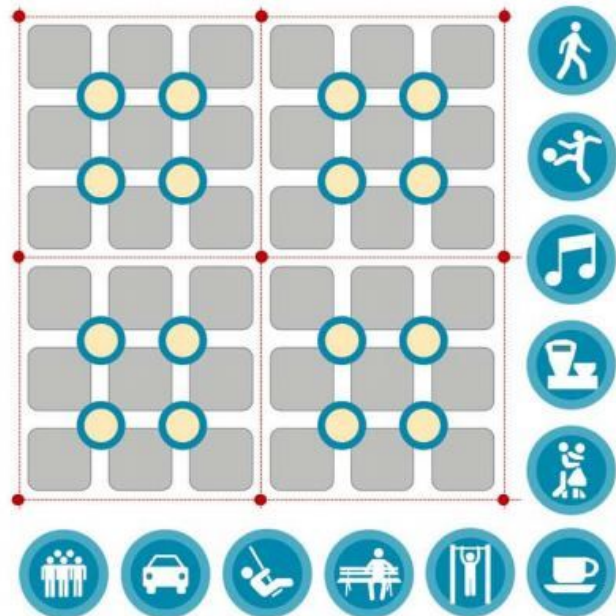
**WOONERF:** “Sul piano strettamente normativo, con alcune sfumature da paese a paese, uno dei punti essenziali dei woonerf (che potrebbero essere tradotti come spazi condivisi) è il rovesciamento della gerarchia fra i soggetti della circolazione, senza vietare del tutto l'accesso ai mezzi motorizzati. In pratica i pedoni hanno sempre la precedenza, anche se si muovono sulla sede stradale, i mezzi motorizzati devono sempre dare la precedenza e procedere a passo d'uomo, i bambini possono giocare per strada. La sosta è vietata o consentita solo e soltanto dove segnalata esplicitamente; in molti casi vengono rimossi i marciapiedi, non più necessari per il transito dei pedoni, che hanno a disposizione l'intera sede stradale, che diventa uno spazio indifferenziato.”

### SUPERILLA (MICROQUARTIERE)

**Current Model**  
SINGLE USE: RIGHT OF WAY



**Superblocks Model**  
MULTIPLE USES AND FUNCTIONS



“Riempiamo di vita le strade”, che verrà implementato a partire dai distretti centrali e più congestionati della città.

Il progetto definisce dei macro-isolati, *superilles*, che contraddistinguono già la trama urbanistica della città catalana, composta dal reticolato di strade progettato da Ildefonso Cerdà nell'800: all'interno la velocità dei veicoli è ridotta a 10 km all'ora su un'unica corsia, gli stalli della sosta sono eliminati agli incroci, privilegiando la mobilità pedonale e ciclistica e liberando prezioso spazio pubblico a favore delle persone; **il traffico veicolare viene deviato nelle strade perimetrali fuori dalle superilles.**



## Living street torinesi. Quattro semplici azioni

Si possono progettare dei microcosmi di vivibilità (living street) in ogni quartiere (centro incluso) in quattro mosse low cost ricreando anche al di fuori del centro dei “piccoli centri”. Nella fattispecie sarebbe ottimale un quartiere o un’area definita in cui attuare questi interventi, **valutarli nel lasso di 5-6 mesi e poi renderli effettivi o meno**. Inoltre, se gli effetti degli interventi saranno positivi, potranno essere replicati in altri quartieri.

**1.**

**Meno parcheggi a rotazione e più parcheggi ad uso esclusivo dei residenti e dei lavoratori o del commercio.**

I visitatori devono avere la possibilità di parcheggiare in struttura o utilizzare altri mezzi senza appesantire le strade di tragitti inutili alla ricerca dei parcheggi. I residenti, soprattutto coloro che

sono “obbligati” ad utilizzare l’auto, non devono appesantire le strade con inutili tragitti alla ricerca di un posto. **Aumentando i parcheggi riservati per i residenti** si offre allo stesso tempo un servizio per chi vive nel quartiere esortando “gli altri” a recarsi direttamente in struttura (se c’è) o ad utilizzare mezzi alternativi. Definire, come nella sperimentazione attuata a San Salvario, una percentuale pari a circa il 50% dei parcheggi ad uso dei residenti anche nei quartieri sperimentali.

## **2.**

### **Isolati pedonali low cost - pedonalizzazioni lampo e sperimentali.**

**Le vie di quartiere non devono più rappresentare vie di scorrimento alternative alle vie principali.**

I quartieri devono essere concepiti per non essere attraversati inutilmente da mezzi a motore.

**Per ottenere questo risultato ogni quartiere dovrebbe trasformare almeno 3 o 4 piccoli tratti di strada in isolati pedonali** anche senza grandi lavori di riqualificazione e prediligendo le aree più attrattive, con scuole, attività commerciali, culturali e ricreative. Panchine, tavolini, fiori, spazi per il gioco dei bimbi e anche qualche parcheggio per residenti possono rappresentare il fulcro della mini pedonalizzazione (con l'uscita carrabile attiva da un solo lato).

**Piccole aree pedonali strutturate come deterrente del traffico di attraversamento e allo stesso tempo, vivibili isole di quartiere.**

**Le pedonalizzazioni devono risultare interventi sperimentali e provvisori** in modo che l’amministrazione possa analizzare, al termine della sperimentazione (es. dopo 6 mesi), benefici ed effetti sul tessuto viabilistico, sociale e commerciale.



*Zagabria, isolati pedonali low cost*

3.

**Istituzione delle regole che caratterizzano gli spazi condivisi:** cambio dei sensi unici per evitare scorrimento lungo su aree di quartiere creando dei percorsi chiusi, doppio senso ciclabile, precedenza continua pedonale negli incroci, ridisegno della viabilità con sensi unici in opposizione o che obbligano gli utenti motorizzati a svolte che portano al di fuori del quartiere, ecc..

Lo spazio collettivo della viabilità di quartiere rovescia la gerarchia classica rimettendo al centro e al primo posto “le persone” e non le auto (che restano, ma non hanno più precedenza assoluta). Tutto il quartiere dovrebbe diventare zona 30.



*Vienna strade zone 20 (shared space). Qui i pedoni hanno precedenza su tutti i mezzi*

4.

Infine, quando possibile e in relazione al budget, è opportuno **intervenire con qualche misura infrastrutturale**: manto stradale in pietra (o alla peggio con asfalto stampato), incroci con platee rialzate, restringimenti di carreggiata, porte di ingresso ai quartieri, marciapiedi più ampi, ecc..



*Auckland: shared space*

A parte il punto 4 tutto il resto è a **basso budget**. Lo si può applicare in tutti i quartieri, non include misure coercitive (si consiglia senza obbligare, diciamo) e apporterebbe benefici notevoli andando a lavorare su un tessuto socio-urbanistico che già esiste.

Inoltre, rendendo più difficile il traffico “inutile” delle aree di quartiere e aumentando i parcheggi riservati per residenti viene disincentivato implicitamente l'utilizzo dell'auto (spingendo ad utilizzarla solo quando serve).

### **Metodo e applicazione:**

E' fondamentale, anche in linea con i modelli previsti dall'attuale Amministrazione, che tutto faccia parte di un processo partecipato e trasparente a patto che venga messo in atto seguendo una precisa timeline.

1. **L'Amministrazione**, anche seguendo gli studi già messi in atto durante la precedente consiliatura e in linea con i bandi di finanziamento, **deve identificare, per ogni area 9 isolati** su cui interessare gli interventi
2. L'Amministrazione in base ai suggerimenti e a un eventuale percorso di partecipazione, **definisce come e dove attuare gli interventi**, andando poi a lavorare su tutto il tessuto del quartiere, come già definito nei 4 punti relativi alle azioni.

3. La pedonalizzazione (insieme a possibili altri interventi) **risulta sperimentale e provvisoria** (es. 5 mesi). L'amministrazione si impegna ad analizzarne gli effetti e a valutarne i risultati (es. Il commercio ci ha guadagnato o perso? Le strade limitrofe hanno subito un aumento del traffico? I cittadini hanno sfruttato i nuovi spazi?) per procedere a rendere l'intervento definitivo o per modificarlo o cassarlo .

## Benefici

	<b>Living street - Spazi condivisi + pedonalizzazioni lampo</b>
<b>Effetti</b>	Misura che aggiunge servizi per la collettività e trasforma la città a partire dallo spazio pubblico: parcheggi riservati ai residenti, isolati pedonali, strade più sicure e a misura di persona
<b>Costi</b>	Può essere realizzata a step e con basso budget (a parte il punto 4)
<b>Opinione pubblica</b>	Opinione pubblica probabilmente più favorevole
<b>Opposizione politica</b>	Opposizione politica più favorevole (proposte già avanzate negli anni dalle precedenti Amministrazioni)
<b>Partecipazione</b>	Possibilità di condivisione del lavoro (es. i residenti possono partecipare alla scelta degli isolati da rendere pedonali)
<b>Reversibilità</b>	Misura più difficilmente reversibile
<b>Modello</b>	Misura ampiamente adottata nei paesi del centro e nord Europa
<b>Modularità</b>	Se funziona in un quartiere si può esportare facilmente
<b>Valorizzazione a lungo termine</b>	Valorizza i quartieri periferici





Esperimenti di living street (Londra)

# L'ESPERIMENTO NELLA ZONA UNIVERSITARIA | CORSO SAN MAURIZIO

Una possibile sperimentazione

I controviali di Corso San Maurizio, in zona universitaria, fra via Rossini e Via Verdi / Guastalla secondo la logica delle "green street" e della "superilla".



L'area di corso San Maurizio è particolarmente indicata per la sperimentazione di interventi di moderazione del traffico:

- vi è un controviale che tuttavia non è dedicato alla svolta
- è a ridosso di un'area di pregio come quella dei Giardini reali
- lambisce il complesso scolastico dell'istituto Avogadro e il polo universitario da un lato e di Madre Cabrini dall'altra
- non è una strada di scorrimento

L'intervento, oltre ad aumentare la qualità urbana:

- fungerebbe da filtro per le aree pedonali di via Montebello e via sant'Ottavio

- ricucirebbe la cesura fra Centro e Vanchiglia, estendendo di fatto, le aree pedonali della Mole e dell'Università verso Vanchiglia, incentivando la camminabilità e la ciclabilità nelle direzioni nord-sud ed est-ovest
- permetterebbe inoltre di fornire maggiore respiro alle attività commerciali verso la strada, favorendo naturalmente in commercio grazie ad una diversa fruizione dello spazio dei controviali

L'inserimento di qualche piccolo tratto di pedonalizzazione temporanea, permetterebbe, a costi contenuti, di scaricare i controviali dal traffico di attraversamento e, grazie al ridisegno dei sensi unici e la costruzione di "porte di accesso", anche le aree circostanti subirebbero una minore pressione del traffico veicolare.

Associazione culturale Bike Pride

E-mail: [info@bikepride.it](mailto:info@bikepride.it)

Web: [www.bikepride.it](http://www.bikepride.it)

Fb: [www.facebook.com/bike.pride](http://www.facebook.com/bike.pride)

Twitter@bikepride