

SPERIMENTAZIONE ZONA30 IN VIA BALDESIO

Terza sperimentazione di una Zona 30 dal basso in Italia

via Baldesio (Casalmaggiore) - 30 maggio/1 giugno 2014



Organizzato dall'associazione [Gasalasco Oglio Po](#)

Testo tratto dal mio articolo "[Casalmaggiore: nascita di una Zona 30 dal basso](#)" per [Bikeitalia](#)

Dopo le prime esperienze di [Terni](#) e [Modena](#), nello scorso fine settimana ho partecipato a Casalmaggiore (CR) alla terza sperimentazione dal basso di una zona 30 in Italia, su invito dell'associazione [Gasalasco Oglio Po](#) che, con l'appoggio di sponsor privati e di numerosi e attivi volontari, ha organizzato l'evento.

Nel mese precedente la sperimentazione, l'associazione ha svolto un lavoro fondamentale di [comunicazione](#) rivolta ai residenti della via e agli amministratori per spiegare quali fossero gli obiettivi dell'intervento, tanto che già nei giorni precedenti sono spuntate sulla gran parte delle finestre e nei negozi della via le bandiere a favore della moderazione delle velocità.



L'intervento. Prendendo ad esempio le migliori esperienze europee ed americane, i cui risultati sono ormai evidenti, l'intervento, realizzato lungo via Baldesio, ha riguardato il restringimento della carreggiata al minimo consentito dalla normativa vigente (più che sufficiente alla circolazione anche dei mezzi di soccorso e pesanti) e la realizzazione di tre "chicane" alternando i nuovi stalli di sosta a 45° (nello stato di fatto in linea su entrambi i lati della carreggiata) da un lato all'altro della carreggiata.

Di seguito, una serie di foto di via Baldesio prima e dopo l'intervento

[Cliccare sulle immagini per ingrandirle](#)

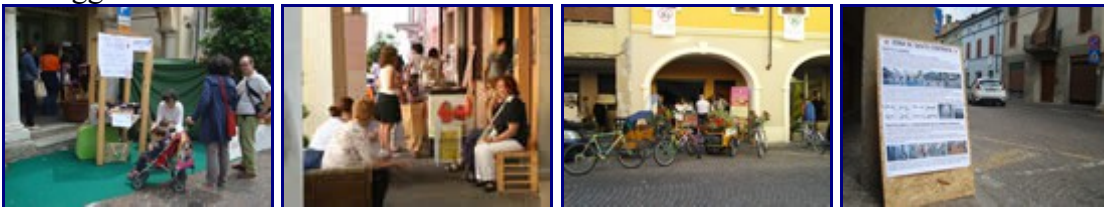




La nuova disposizione, oltre a ridurre la velocità dei veicoli a motore, ha consentito di ricavare nuovi spazi lungo la via per l'inserimento di nuovo arredo pedonale (le splendide sedie, sdraio, tavoli forniti dalla [cooperativa Sociale Palm W&P](#)) e piante di varie dimensioni (fornite dai vivai della zona: Della Valle, Imerio Del Bon e Fioreria Sartori), in modo da migliorare la qualità della strada come spazio pubblico, trasformandola da solo asse di scorrimento del traffico veicolare a spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti,..) e di funzioni, favorendo di conseguenza la vivibilità, la convivenza e la socializzazione.



Durante l'evento, sono inoltre state organizzate diverse attività (dal baratto di abbigliamento femminile ai giochi e trucchi per bambini, dal punto vendita gelati e bibite alla lezione di pilates, ...), che hanno permesso un maggior coinvolgimento dei residenti ed animato la via in tutte le ore della giornata, oltre ad una mia presentazione tecnica per spiegare in maniera più approfondita i vantaggi delle zone 30 e della moderazione delle velocità.



Gli obiettivi. Gli obiettivi ed i vantaggi della moderazione del traffico e delle zone 30 sono riassunti nella petizione "[Città #30eLode](#)" realizzata dopo gli [Stati Generali della Bicicletta](#) e per la quale si stanno ancora raccogliendo le firme.

Le sperimentazioni realizzate attraverso un intervento temporaneo, a basso costo e progettato dal basso, hanno lo scopo di far "toccare con mano" i vantaggi della velocità ridotta, permettere ai cittadini di rendersi conto della migliore vivibilità di una strada moderata, della maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada, della riduzione del rumore, dell'aumento della qualità e vivibilità dello spazio pubblico, di proporre eventuali modifiche o migliorie prima della realizzazione definitiva, creando il consenso necessario alla buona riuscita dell'intervento.



Scopo, non secondario, è anche quello di mostrare agli amministratori che se tali interventi vengono fatti coinvolgendo i cittadini, realizzando una buona comunicazione per far comprendere che non si

tratta di misure contro gli automobilisti, ma bensì a favore della sicurezza e della convivenza tra tutti gli utenti della strada, per recuperare la vivibilità e la qualità delle nostre città, il consenso è possibile.

I costi. Credo sia ormai evidente a tutti che non basta un cartello per fare una zona 30. Molti amministratori dichiarano il loro consenso per la realizzazione di questi interventi ma sostengono che costano troppo, che non ci sono le risorse. La sperimentazione di Casalmaggiore, come già quelle di Terni e Modena, dimostrano invece che una zona 30 è possibile realizzarla anche a basso costo.

In via Baldesio, gli interventi utili alla moderazione delle velocità sono stati realizzati con la sola segnaletica orizzontale, alternando la sosta ed impedendo fisicamente alle automobili di superare il limite di velocità: sostanzialmente il costo di una latta di vernice!

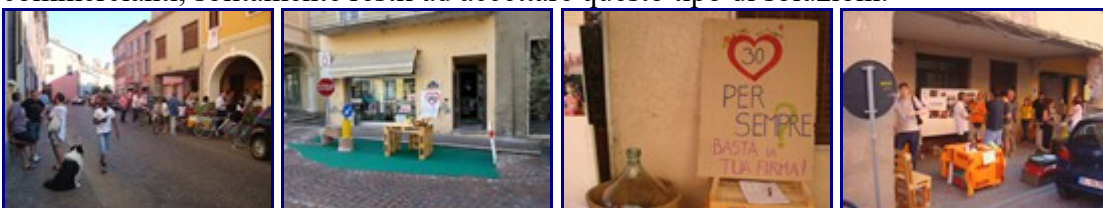
Le sedute, i tavolini e le piante sono state affittate dalle ditte sopraccitate, ma i costi sono decisamente relativi rispetto alle opere infrastrutturali, e consentono un netto miglioramento della qualità della strada, immediatamente percepibile dai cittadini.

Si sottolinea infine che investire sulla sicurezza attraverso la moderazione del traffico significa ridurre l'incidentalità e quindi i costi da essa derivanti (ricordo che in Italia tale spesa equivale a 30 miliardi di euro l'anno, il 2% del PIL) consentendo così un risparmio per l'intera collettività. Per la zona 30 di Torino Mirafiori, 10mila abitanti coinvolti, ad una spesa iniziale di 760mila euro è corrisposto un risparmio di 1,5 milioni di euro, di cui 500mila di soli costi sanitari.

I risultati. I vantaggi derivanti dalla nuova sistemazione stradale sono stati subito evidenti: i nuovi arredi e le piante hanno migliorato in maniera evidente la qualità e la vivibilità della strada, gli automobilisti si sono facilmente adeguati al tracciato rallentando visibilmente la velocità, il rumore si è sensibilmente ridotto con gran plauso dei residenti, gradatamente le persone hanno ripreso possesso della strada per passeggiare in tranquillità o sedersi a fare quattro chiacchiere approfittando delle nuove sedute, i ciclisti hanno percorso la via in entrambe le direzioni, come hanno sempre fatto, ma con maggior sicurezza dovuta alla ridotta velocità delle auto. Insomma, in poche ore la strada è tornata ad essere quello per cui venne realizzata: uno spazio di incontro e relazione.



Come in molte realtà simili, il commercio locale è in crisi, molti negozi hanno chiuso, mentre i moderni centri commerciali hanno di fatto copiato le caratteristiche dell'offerta commerciale presente nei vecchi centri storici: una pluralità di negozi in uno spazio ristretto ed accogliente, servito da parcheggi esterni. Abbellire il centro e le strade commerciali può essere quindi una soluzione attrattiva, sia nei confronti dei cittadini che dei turisti, ed un forte marketing territoriale può attrarre nuovi consumatori. Per tale motivo, la nuova sistemazione è stata apprezzata anche dai commercianti, solitamente restii ad accettare questo tipo di soluzioni.



Ebbene, il consenso è stato tale che in breve tempo sono state raccolte più di 400 firme e la giunta, con il sostegno dell'opposizione, ha deciso di prolungare la sperimentazione sino al 30 giugno, mentre in altre zone della città è stato richiesto lo stesso intervento: ad esempio il neonato comitato ["Amici di via Cairoli"](#) ha proprio in questi giorni iniziato una nuova raccolta firme.

Mercoledì 11 inoltre la carovana del progetto [Vento](#), il percorso cicloturistico che collegherà Torino a Venezia il cui progetto è stato redatto dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano patrocinato dai Ministeri del Turismo e Cultura, Ambiente, Agricoltura, farà tappa in via Baldesio.

Ringraziamenti. Un enorme ringraziamento va a tutte le persone che in un modo o nell'altro hanno partecipato all'iniziativa, senza le quali non sarebbe stato possibile il successo della sperimentazione. Un particolare ringraziamento va all'amministrazione comunale che ha patrocinato l'evento e al Comandante della PM Silvio Biffi, che sin dall'inizio ha condiviso e sostenuto l'iniziativa.

Dal sito: http://www.matteodonde.com/Z30_Casalmaggiore.htm