

Pedonalizzazioni lampo e living street

Una proposta di metodo per rendere i quartieri più vivibili

Ridurre lo scorrimento delle auto nei quartieri migliorando la qualità dello spazio pubblico - anche senza ricorrere a ZTL o misure coercitive - attraverso interventi semplici ed economici come pedonalizzazioni lampo e spazi condivisi sperimentali. Una proposta per l'ambiente e la qualità della vita.



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

Interventi #sperimentali #economici #valutabili #reversibili #replicabili nei quartieri

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.

Sarebbe quindi opportuno se il volume di automobili in transito fosse il più possibile ridimensionato e/o trasferito sulle strade definite ad alto 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 “**scappatoia**” dall'arteria principale → *trasferire questa forma di traffico sui corsi ad alto 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 utilizzare altri mezzi). → *riconvertire i parcheggi a rotazione in superficie e renderli riservati*

Come ottenere quartieri meno invasi dal traffico senza ZTL costose?

La ZTL Centrale di Torino è servita principalmente come strumento educativo (più che come misura antismog) ma, anche per la sua brevità e limitazione spaziale, risulta tuttavia una misura coercitiva, reversibile (a seconda della volontà dell'amministrazione e dell'opinione pubblica) che non apporta migliorie dello spazio pubblico.

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**:



“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.”

Living street. Quattro semplici azioni

Possiamo 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 scegliere 3 quartieri sperimentali (centro, Vanchiglia e San Salvario) 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 un'uscita carrabile attiva da un solo lato).

Piccole aree pedonali strutturate come deterrente del traffico transitorio 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 in stile

woonerf / shared space e zone 30 / 20: 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 quartiere, 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 in uso 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 amministrazione e in linea con i bandi di finanziamento, **deve identificare** (insieme alle circoscrizioni? In base a studi già fatti?), **per ogni area, 7 o 8 isolati** su cui interessare le pedonalizzazioni low cost.
2. Una volta identificate, magari attraverso un percorso in partecipazione con i cittadini o magari sfruttando i progetti già in itinere. L'amministrazione in base ai suggerimenti e

all'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 ed 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 cassarlo o modificarlo.

Benefici e svantaggi

	Living street - Spazi condivisi + pedonalizzazioni lampo	ZTL di quartiere
Effetti	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	Misura puramente limitante l'uso dell'auto (che libera lo spazio da molte auto ma senza riqualificarlo)
Costi	Può essere realizzata a step e con basso budget (a parte il punto 4)	Costi alti (a parte in centro dove già c'è), non è possibile realizzarla a step
Opinione pubblica	Opinione pubblica probabilmente più favorevole	Opinione pubblica contraria
Opposizione politica	Opposizione politica più favorevole (un'area pedonale in ogni quartiere era un punto del programma del PD)	Opposizioni probabilmente contrarie
Partecipazione	Possibilità di condivisione del lavoro (es. I residenti possono partecipare alla scelta degli isolati da rendere pedonali)	Progetto poco partecipato (a parte essere pro o contro)
Reversibilità	Misura più difficilmente reversibile	Misura reversibile (cambia amministrazione, ZTL spenta)
Modello	Misura ampiamente adottata nei paesi del centro e nord Europa	Le ZTL sono in realtà delle misure poco adottate in Europa

Modularità	Se funziona in un quartiere si può esportare facilmente	
Valorizzazione a lungo termine	Valorizza i quartieri periferici	Non valorizza (tolgo solo alcune auto) i quartieri periferici

Un esempio

Esempio indicativo senza alcuna analisi tecnica su **San Salvario** (già al centro di ipotesi di zone 30 e con il parcheggio riservato ai residenti già in stato di sperimentazione), in cui a seguito di un momento di concertazione su 7 o 8 vie, si è arrivati a costruire questo nuovo schema viabilistico. La mobilità di quartiere non ne risulterebbe rivoluzionata ma si aprirebbero nuovi spazi di socialità andando solo ad esortare gli utenti a non utilizzare il quartiere come area di passaggio e suggerendo ai residenti, inoltre, di vivere la proprie strade da tutti i punti di vista (oggi giorno chi vive in un quartiere prende l'auto per spostarsi fuori città e fare la spesa!)

