

InchiestaLORENZO BORATTO
CUNEO**Gli esempi.** A Fossano e Savigliano la circolazione dei mezzi pesanti in centro si è ridotta del 45 e del 30 per cento**I risultati.** Le performance delle due città saranno presentate alle commissioni Urbanistica e Lavori pubblici del capoluogo

Dimostrare che le «Zone 30» funzionano, possono essere efficaci anche a Cuneo. Portando esempi e dati non di paesi del Nord Europa, ma di due città della «Granda» che da tempo hanno vie e corsi da percorrere a bassa velocità in auto: Fossano e Savigliano.

I risultati: i mezzi pesanti in circolazione si sono ridotti del 45% a Fossano e del 30% a Savigliano, la media del traffico registrata tra «prima» e «dopo» è meno 12%. Si riduce la velocità media delle auto e il tempo passato con il motore acceso fermi in coda o agli stop (-23% a Savigliano, -35% a Fossano).

Tenendo conto che i tempi di percorrenza non cambiano: significa che non si avanza «a strattioni», con accelerate e frenate, ma in modo più omogeneo. Su una strada che non è più «esclusiva» delle auto, ma mettendo sullo stesso livello pedoni, ciclisti e automobilisti.

I risultati delle due città della «Granda» sono stati registrati nel settembre 2008 e il mese scorso da Andrea Marella di «Trafficlub», uno studio fossanese di ingegneria che segue le zone 30 in diversi centri del Piemonte: Fossano, Savigliano, Ovada, Asti, Torino, presto anche Cuneo.

I dati e i rilievi saranno presentati stasera alle 18, a Cuneo, alle commissioni consiliari congiunte Urbanistica e Lavori pubblici. In città si discute molto di «Zone 30» con i cantieri aperti in corso Dante (in estate toccherà a corso Nizza): tre settimane fa gli amministratori di Cuneo avevano incontrato un gruppo di residenti e commercianti che protestavano; a fine 2009 è nato anche il comitato di quartiere di Cuneo Centro proprio per poter intervenire sulle Zone 30. L'assessore alla Viabilità del Comune, Guido Lerda: «Dati utili per valutare con attenzione le ricadute di que-

Effetti e conseguenze delle «Zone 30»

	SAVIGLIANO	FOSSANO
Riduzione della media del traffico	-12%	-14%
Mezzi pesanti in circolazione	-30%	-45%
Velocità media prima dell'introduzione delle zone 30	43 km/h	52 km/h
Velocità media dopo	38 km/h	44 km/h
Tempo passato con l'automobile ferma	-23%	-35%

Fonte: studio Trafficlub di Fossano

Rilevazioni

effettuate a settembre 2008 e febbraio 2010

A Fossano:

via Sacco, corso Trento (Zone 30) e in via San Michele

A Savigliano:

via Cuneo, via Suniglia (Zone 30) e corso XXIV Maggio



Cuneo va a lezione di «Zone trenta»

sto intervento in città. Dove le Zone 30 sono consolidate, come in alcune parti di Torino, si vede anche la riduzione drastica di incidenti e pedoni investiti. Lo scopo delle zone è cercare di rendere più vivibile città».

Il parere di chi invece le Zone 30 le ha da tempo. Il sindaco di Fossano, Francesco Balocco, dice: «Si è iniziato in città alla fine degli Anni '90 con interventi di moderazione del traffico, poi il centro storico e un anno fa la zona di Borgo Nuovo. La riduzione della veloci-

tà è notevole. Ci sono stati mugugni e proteste, ma sempre limitati. E sono calati gli incidenti: fino a 10 anni fa Fossano aveva un morto o più l'anno per scontri in città. L'ultimo mortale, in periferia, risale a 5 anni fa. L'intenzione è continuare a intervenire per rallentare il traffico».

Claudio Cussa, assessore ai Lavori pubblici di Savigliano: «È evidente la percezione che le auto hanno rallentato la loro velocità. L'intervento delle Zone 30 è efficace solo se ci sono modifiche

strutturali: cambio dei parcheggi, nuove strutture e arredi urbani. Non basta la segnaletica verticale. Un esempio? La Zona 30 entrando in città da Cuneo, dove ci sono scuole e un palazzetto dello sport. La velocità si è molto ridotta, il nuovo arredo urbano rende bella una parte di città non centrale. Alcuni si lamentano: «le auto vanno ancora troppo forte», ma l'intervento è stato apprezzato. E i residenti della vicina via Giollitti ci sollecitano di continuo per avere anche loro lo stesso intervento».

«Più tutelati pedoni e ciclisti e cresce la mobilità alternativa»

3 domande a
Andrea Marella

«Il traffico si riduce perché deviato su altre aree della città o perché non si prende più l'auto. È l'obiettivo delle Zone 30, così le stesse vie sono più utilizzate da pedoni e ciclisti». L'ingegnere Andrea Marella è il responsabile di «Trafficlub».

Dove si progettano le Zone 30?
«Davanti a scuole, nei centri storici, in zone ad alta densità abitativa. Lo scopo è facilitare la mobilità alternativa».

Come sono stati raccolti i dati?
«Le misurazioni sono state fatte sia nelle 24 ore, sia nelle ore di punta. Dati rilevati nelle Zone 30 e in vie limitrofe, con limite dei 50 km/h. Fra alcuni anni misureremo gli effetti su incidenti stradali e pedoni investiti. Questi monitoraggi sono consigliati dalla Regione nelle linee guida del finanziamento».

Le velocità medie sono comunque elevate: oltre i 30 km/h.
«Un pedone investito ai 50 km/h, 7 volte su 10 ha gravi lesioni, a 30 km/h si abbassa a uno su 5. Per la normativa europea una zona 30 funziona se la media della velocità è attorno ai 38 km/h. Scopo è rallentare le auto».



L'EVOLUZIONE della pietra

RISTORANTE PROVINCIA DI ROMA

Nella bella sala ristorante di questo prestigioso locale il pavimento è stato realizzato con Pietra Gaja. Le pareti invece, sono in Pietra di Langa a spacco

ABITAZIONE PRIVATA IN ALTA LANGA

Pareti in Pietra di Langa. Pavimentazione tipo Sternia in Pietra di Langa a file convergenti

CASTELLANIA (TORTONA)

Lesene e cornicioni in Pietra di Langa a spacco



FORNITURA E POSA IN OPERA DI PIETRE PER COSTRUZIONI, RIVESTIMENTI E PAVIMENTAZIONI

A.L.P. snc
PIETRE DI LANGA® E ARENARIE



A.L.P. snc di Berchialla Pier Carlo e Roberta

C.so Divisioni Alpine, 223 - 12074 Cortemilia (Cn) - Tel. 0173/81954

Fax 0173 821020 - www.pietradilanga.it - e-mail: info@pietradilanga.it

Pietra di Langa® e Pietra Stia® sono marchi registrati di proprietà della A.L.P.