



## LINEA DI INDIRIZZO **5.** GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

### Azione 5.1.: Riorganizzare la viabilità di quartiere e locale

5.1.1. Riordino dell'uso della viabilità e della sosta di superficie e connessione della viabilità di frangia

### Azione 5.2.: Riordinare e razionalizzare la segnaletica stradale

5.2.1. Programmi di rinnovo e semplificazione della segnaletica verticale

5.2.2. Potenziamento della segnaletica orizzontale

### Azione 5.3.: Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale

5.3.1. Redazione delle linee strategiche per il miglioramento della sicurezza stradale

5.3.2. Misure di moderazione e fluidificazione del traffico Progetti in nodi critici della viabilità

5.3.3. Azioni pilota su assi stradali ad alto rischio

5.3.4. Sviluppo delle Zone 30

5.3.5. Attraversamenti pedonali in sicurezza

*"E' ormai riconosciuto che la ripartizione tradizionale delle misure in materia di sicurezza stradale fra infrastrutture, veicoli ed utenti della strada può indurre una strategia che non considera in misura efficiente l'impatto delle azioni sul sistema nel suo complesso e gli eventuali effetti collaterali che possono diminuire l'efficacia. [...] Gli incidenti della strada sono prodotti da una disfunzione nei complessi sistemi che regolano l'interazione fra decisioni, azioni umane, il sistema delle infrastrutture e tutti i tipi di veicolo. Per ridurre il numero di vittime della strada occorre perfezionare questi sistemi in modo tale che le disfunzioni si facciano meno frequenti e/o possano essere compensate all'interno del sistema stesso e, in caso di incidente, creare un contesto in grado di ridurre le conseguenze".*

(Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione Europea: il programma 1997-2001", comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale, al Comitato delle Regioni. Bruxelles, 9 aprile 1997, COM(97)131 def., par.3.5, "Gli aspetti salienti del programma")

## LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
<b>5.1. Riorganizzare la viabilità di quartiere e locale</b>	- Riordino dell'uso della viabilità e della sosta di superficie e connessione delle viabilità di frangia	- <i>interventi di riordino effettuati con ordinanze/anno</i>
<b>5.2. Riordinare e razionalizzare la segnaletica stradale</b>	- Riordino dell'uso della viabilità e della sosta di superficie e connessione delle viabilità di frangia	- <i>interventi di sostituzione rinnovo segnaletica verticale/anno segnaletica orizzontale (pedonali, linee d'arresto, pre-ostacoli)/anno</i>
<b>5.3. Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale</b>	- Riordino dell'uso della viabilità e della sosta di superficie e connessione delle viabilità di frangia	- <i>intersezioni riorganizzate con impianti semaforici (n° totale 665) - intersezioni con nuove rotatorie veicolari (n° totale 102) - strade con limite di velocità 30km/h - incidenti (compresa tangenziale e strade del territorio comunale) - feriti - indice lesività (feriti / n° incidenti) - decessi - indice mortalità (morti / n° incidenti)</i>

**LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ****Azione 5.1. Riorganizzare la viabilità di quartiere e locale****Misura operativa 5.1.1. Riordino dell'uso della viabilità e della sosta di superficie e connessione della viabilità di frangia****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA****ALLEGATO 3a - TAVOLA 5.1**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>Interventi sulla viabilità secondaria, di quartiere e locale, per riorganizzarla con criteri volti a privilegiare la sicurezza (zone 30, isole ambientali, vie pedonali, ecc), coniugando le diverse necessità richieste dalla compresenza di più funzioni (residenziali, commerciali, scolastiche, ecc).</p> <p>al fine di attivare un percorso di progettazione condivisa, le zone dove intervenire prioritariamente, saranno individuate anche tenendo conto delle segnalazioni e proposte delle Circoscrizioni</p> <p>Per migliorare l'accessibilità nelle aree localizzate in prossimità del confine comunale, in modo da eliminare le vie cieche e creare una maglia stradale continua, si prevedono interventi di ricucitura, in particolar modo sulla viabilità di quartiere, con caratteristiche analoghe per l'organizzazione della strada (sezione geometrica, sensi di marcia, tipologia di marciapiedi, sosta...).</p> <p>In quest'ottica sono già state attuati diversi interventi condivisi con i diversi Enti coinvolti(Comuni, Provincia), nelle diverse fasi di progettazione, realizzazione e gestione.</p>	
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità Comuni limitrofi interessati Provincia	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programmi triennali delle opere pubbliche Progetti di urbanizzazioni nelle grandi operazioni di riassetto urbano Protocolli d'intesa/Accordi di programma	

**LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ**

**Azione 5.2. Riordinare e razionalizzare la segnaletica stradale**

**Misura operativa 5.2.1. Programmi di rinnovo e semplificazione della segnaletica verticale**

**LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>Razionalizzare e rinnovare la segnaletica stradale sulla base delle priorità emerse, nell'ottica di semplificare e limitare allo stretto necessario l'impatto visivo sull'ambiente urbano e ridurne l'eventuale effetto di confusione per l'utenza sia motorizzata che ciclo-pedonale. La Città, in occasione dell'evento olimpico, ha attuato un programma di rinnovo della segnaletica di indirizzamento ("Piano di Segnalamento della città"), che aveva l'obiettivo di rendere scorrevole e "informato" il traffico di attraversamento, rendere "sicuro" il traffico locale, nonché ridurre gli incidenti e le emissioni di inquinanti da traffico. La semplificazione della segnaletica di indicazione ha soddisfatto requisiti di congruenza (la qualità e la quantità della segnaletica è stata adeguata alla situazione stradale in modo da consentirne la corretta percezione), di coerenza (sul medesimo itinerario sono state riportate le stesse indicazioni, ripetute in tutte le intersezioni) e di omogeneità (utilizzo sul medesimo itinerario della stessa grafica, simbologia, colori e distanza di leggibilità). Inizialmente si è rinnovata la segnaletica sulle principali direttrici cittadine, verso gli itinerari di scorrimento all'interno dell'area metropolitana e le principali vie di comunicazione. Successivamente si è intervenuti con progetti specifici in ambiti interni alla maglia stradale principale rinnovando le indicazioni urbane e/o di territorio di valenza più circoscrizionale (ospedali, Asl, forze dell'ordine, biblioteche ecc.). In alcune zone del centro (ZTL centrale, Gran Madre e piazza Vittorio) in via sperimentale si è utilizzata, per la segnaletica di prescrizione una tipologia di cartelli, meno impattante e più adeguata alla valenza ambientale dell'area, con caratteristiche di arredo urbano.</p> <p>Per quanto riguarda la segnaletica di prescrizione sull'intero territorio cittadino, la Città interviene con programmi specifici di rinnovo e semplificazione, sia sugli assi stradali principali, sia sulla viabilità secondaria secondo priorità che annualmente vengono concertate con le circoscrizioni, considerando anche le segnalazioni dei cittadini e dei Vigili Urbani. Inoltre, annualmente vengono attuati circa 1500 interventi relativi a ordinanze di modifiche/nuovi progetti viabili (parcheggi riservati a particolari categorie, sensi unici, divieti ecc..).</p>	<p>Prodotti attesi quantificati alla data del traguardo temporale del piano</p>
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>

Divisione infrastrutture e Mobilità GTT	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programma di manutenzione Programma triennale	

**LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ****Azione 5.2. Riordinare e razionalizzare la segnaletica stradale****Misura operativa 5.2.2. Potenziamento della segnaletica orizzontale****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
Estensione delle demarcazioni di segnaletica orizzontale per organizzare e ordinare la circolazione e la sosta veicolare nella viabilità urbana, anche con l'impiego di soluzioni quali divisioni sormontabili in materiali contrastanti con la pavimentazione dominante (materiali lapidei, calcestruzzo e suoi derivati...) nelle aree di particolar pregio ambientale.	
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità GTT	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programma di manutenzione Programma triennale	

**LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ****Azione 5.3: Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale****Misura operativa 5.3.1. Redazione delle linee strategiche per il miglioramento della sicurezza stradale****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>L'Unione Europea ha richiesto "ai Paesi membri nel Libro Bianco "European transport policy for 2010: time to decide di raggiungere un obiettivo molto ambizioso, ossia quello di ridurre del 50% il numero dei morti negli incidenti stradali entro l'anno 2010. In questa prospettiva, ogni soggetto ed Ente coinvolto deve, nell'ambito delle proprie competenze, pianificare le attività per avviare processi e coordinare iniziative in merito.</p> <p>Con la legge 144/99, l'Italia ha accolto le indicazioni dell'Unione Europea, istituendo il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" e assumendo come obiettivo la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali del 50% entro il 2010.</p> <p>Con l'applicazione delle misure previste dal "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" ed a seguito dell'introduzione della "patente a punti" (DL 151/03), si è determinata un'inversione di tendenza che ha portato, nel periodo 2002/2004, ad una riduzione degli incidenti del 6.2%, dei morti del 16.5% e dei feriti del 7.3%.</p> <p>In particolare nel 2007 si è verificata in Italia la più ampia riduzione di mortalità (-9,5%) tra quelle rilevate nei paesi dell'unione europea.</p> <p>Torino aderisce al Programma dell'Unione Europea "25.000 vite da salvare".</p> <p>Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale in linea con gli obiettivi che sono definiti dall'U.E. e dalla Regione Piemonte rispetto alla riduzione degli incidentali è l'obiettivo strategico del "Piano urbano della sicurezza stradale" in corso di redazione, che riassumerà le politiche e le azioni svolte e in programma da parte della Città di Torino, e sarà improntato sul raggiungimento degli obiettivi comunitari.</p> <p>Il documento si articolerà nell'analisi della conoscenza di base e di monitoraggio del fenomeno "incidente", attività fondamentali per poter proseguire nel programma di interventi finalizzati a migliorare gli standard di sicurezza delle strade e nel monitoraggio degli interventi già realizzati.</p> <p>In particolare nel documento sarà valutata l'efficacia di progetti e di azioni pilota al fine di definire le migliori pratiche in aree particolarmente critiche delle rete stradale sia in relazione alla gerarchia viaria, sia alle caratteristiche urbanistiche e</p>	<b>Piano della sicurezza stradale</b>

geometriche dei siti d'intervento.	
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>



**LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ**

**Azione 5.3: Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale**

**Misura operativa 5.3.2. Misure di moderazione e fluidificazione del traffico – Progetti in nodi critici della viabilità**

**LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE**

**ALLEGATO 3a - TAVOLE 5.1**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>Interventi sulle intersezioni ad alto rischio che, a seguito di analisi e verifiche sulla geometria del nodo e dei dati sull'incidentalità, modifichino la conformazione stradale o i regimi viabili per aumentarne la sicurezza. La risistemazione può essere concepita come "leggera" (miglioramento della segnaletica, dell'illuminazione, degli attraversamenti pedonali...) oppure "pesante" (riconcezione dell'intersezione, inserimento di rotonda o altri dispositivi di moderazione del traffico).</p> <p>Gli interventi "pesanti" saranno preceduti da una fase di sperimentazione con dispositivi temporanei per verificare l'efficacia dell'intervento, apportare eventuali modifiche e migliorie e poi passare alla realizzazione definitiva.</p>	<p><b>Interventi in anticipazione al Piano urbano della sicurezza stradale</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. strada Settimo, tratto largo Damiano Chiesa / strada della Magra: realizzazione banchine salvagente centro carreggiata</li> <li>2. via Bologna, tratto via Gottardo /piazza Sofia: realizzazione banchine salvagente centro carreggiata e installazione segnaletica attraversamento pedonale luminoso</li> <li>3. rifacimento intersezione viala Agudio / piazza Pasini / corso Casale: messa in sicurezza attraversamenti pedonali con realizzazione di nuove banchine spartitraffico e realizzazione attraversamento pedonale rialzato</li> </ol> <p>2009: realizzazione interventi 1. – 2. – 3. 2010</p>
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità Iride	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programma di manutenzione straordinaria Programma triennale	Co – Finanziamenti Regionali e Ministeriali Divisione Infrastrutture e Mobilità

<b>LINEA D'INDIRIZZO 5.:</b>	<b>GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ</b>
<b>Azione 5.3:</b>	<b>Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale</b>
<b>Misura operativa</b>	<b>5.3.3. Azioni pilota su assi stradali ad alto rischio</b>
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE</b>	
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE</b>	

**ALLEGATO 3a - TAVOLA 5.1**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>Azioni su assi stradali ad alto rischio attraverso interventi che, in relazione allo stato dei luoghi e all'analisi dei dati sull'incidentalità, prevedano l'attuazione di interventi integrati di telecontrollo, monitoraggio, informazione e dissuasione dei comportamenti a rischio. Si collocano in tale ambito i progetti pilota attuati mediante controllo telematico di tronchi della rete stradale primaria.</p> <p>Il primo progetto pilota della Città è stato attuato nel 2006 in corso Regina Margherita, nel tratto di collegamento con il sistema tangenziale, e l'analisi dei dati sulla sperimentazione ha evidenziato la validità del provvedimento, che ha determinato una notevole riduzione della velocità dei veicoli in transito con il conseguente azzeramento degli incidenti gravi.</p> <p>Successivamente la Città ha aderito ai Bandi Ministeriali e Regionali ottenendo i cofinanziamenti per l'attuazione dei provvedimenti dei corsi Moncalieri e Unità d'Italia; il primo ultimato nel 2009 ed il secondo in corso di progettazione.</p> <p>Pertanto la Città intende proseguire in tal senso con altri interventi su direttrici stradali esistenti e di prossima realizzazione caratterizzate da alti flussi di traffico in contesti urbanizzati.</p>	<p>Realizzazione interventi di tele-controllo, monitoraggio e dissuasione dei comportamenti a rischio su direttrice di attraversamento della città: corso Unità d'Italia.</p>
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità Iride	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programma di manutenzione straordinaria Programma triennale	Co – Finanziamenti Regionali e Ministeriali Divisione Infrastrutture e Mobilità

<b>LINEA D'INDIRIZZO 5.:</b>	<b>GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ</b>
<b>Azione 5.3:</b>	<b>Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale</b>
<b>Misura operativa 5.3.4.</b>	<b>Sviluppo delle Zone 30</b>
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE</b>	
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE</b>	

**ALLEGATO 3a - TAVOLA 5.1**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>La strategia delle “zone 30”, che persegue il fine primario della sicurezza dello spazio della mobilità negli ambiti residenziali urbani, è sorta in paesi come la Danimarca, l’Olanda e l’Inghilterra e si è diffusa anche negli altri paesi europei ed ha nella moderazione del traffico la sua azione portante.</p> <p>In attuazione al “Piano Regionale della Sicurezza Stradale” (P.R.S.S.), la Regione Piemonte ha avviato l’attuazione delle zone 30 nelle aree urbane” promuovendo iniziative tese a migliorare la sicurezza del territorio, volte soprattutto alla salvaguardia delle “utenze deboli”.</p> <p>L’attuazione della zona 30 dovrà perseguire il miglioramento complessivo della qualità ambientale dello spazio pubblico conciliando le diverse funzioni che le strade ospitano negli ambiti residenziali. Oltre alla moderazione del traffico veicolare (riduzione delle carreggiate, realizzazione di dossi, attraversamenti rialzati e di minirotafora, abbattimento di barriere architettoniche), si dovrà attuare un’azione sistematica di messa in sicurezza e di riequilibrio multifunzionale della viabilità urbana, come opportunità di miglioramento qualitativo del paesaggio urbano.</p> <p>Dovrà essere definito l’azzonamento degli ambiti residenziali in cui può essere suddivisa l’area urbana e in modo particolare quelli caratterizzati da maggiore incidentalità individuando le priorità di intervento, tenendo conto delle segnalazioni e proposte delle Circoscrizioni al fine di attivare un percorso di progettazione condivisa.</p> <p>I progetti dovranno prevedere interventi strutturali e modifiche alla viabilità (sensi unici, aree di sosta, ecc), con l’obiettivo di ridurre la velocità veicolare, soprattutto in prossimità di intersezioni e attraversamenti pedonali ed inoltre dovranno essere predisposte adeguate misure di accompagnamento (opuscoli informativi ed eventi di sensibilizzazione).</p>	<p>Istituzione di nuove zone 30</p>

Con questi presupposti, nel 2008 è stata attuato il progetto pilota "zona 30 Castalgombero" nel quartiere Santa Rita, cofinanziato dalla Regione Piemonte.	
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>
Programma triennale Co-Finanziamenti Regionali	

<b>LINEA D'INDIRIZZO 5.: GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ</b>
<b>Azione 5.3: Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale</b>
<b>Misura operativa 5.3.5. Attraversamenti pedonali in sicurezza</b>
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE</b>
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE</b>

**ALLEGATO 3a - TAVOLA 5.1**

<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>
<p>Dall'analisi dei dati dell'incidentalità con investimento di pedoni risulta che il fenomeno è diffuso e casuale sul territorio cittadino e può verificarsi sia su strade di carattere locale sia su strade ad alta intensità di traffico, anche considerando il crescente manifestarsi di comportamenti a rischio da parte degli automobilisti.</p> <p>A partire dal primo Piano Urbano del Traffico (PUT 1995) nell'ambito dei "Progetti Sicurezza", sono stati realizzati con continuità interventi per il miglioramento della sicurezza stradale degli utenti deboli con priorità alle aree con presenza di complessi scolastici, addensamenti residenziali o commerciali, zone ospedaliere, assi di scorrimento più incidentati.</p> <p>In particolare, sono stati realizzati molti interventi puntuali di messa in sicurezza di attraversamenti pedonali in posizione isolata su tronchi stradali con traffico intenso con potenziamento della segnaletica (bande ottiche, rumorose, pedonali a fondo rosso), inserimento di segnaletica luminosa (40 APL), variazioni planoaltimetriche della carreggiata per la moderazione della velocità (restringimenti della carreggiata, allargamento dei marciapiedi e banchine salvagente) con buoni risultati.</p> <p>Pertanto si continuerà con il potenziamento della segnaletica anche per i restanti attraversamenti pedonali, mentre potrà essere prevista l'eliminazione di alcuni di essi, in particolare qualora nelle vicinanze sia presente un attraversamento semaforizzato o già dotato di segnaletica luminosa.</p> <p>Si ritiene invece non opportuna la realizzazione di ulteriori attraversamenti pedonali in punti intermedi di assi viari spesso ad elevato traffico, nonostante le numerose richieste delle Circoscrizioni e associazioni di cittadini, in quanto possono indurre un falso senso di sicurezza nel pedone, portandolo ad attraversare la strada senza prestare la necessaria attenzione.</p> <p>In tal senso anche la norma C.N.R. 150/92 suggerisce l'ubicazione preferenziale</p>	<p>Nuovi attraversamenti pedonali in sicurezza</p>

degli attraversamenti in corrispondenza delle intersezioni.	
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>
Divisione infrastrutture e Mobilità	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>