

D6 Piano d'azione sulla sosta



Una
Grugliasco
**accessibile
e sicura**

dimensione
trasportistica



**CITTÀ
DI GRUGLIASCO**
Città Metropolitana di Torino



**PATTO
territoriale**
zona ovest torino



TECNOLOGIE
TELEMATICHE
TRASPORTI
TRAFFICO
TORINO



Ordine Architetti
PPC Torino
ordine .
ARCHITETTO
n. 10540
GERBINO CARLOTTA

Carlo Gerbino



Indice

**Piano d'azione
sulla sosta**

1. Sintesi delle criticità
2. Strategia di riorganizzazione
3. Zone a regolamentazione speciale: centro e campus
4. Segnaletica di indirizzo



1. Sintesi delle criticità

Introduzione

La sosta è una componente fondamentale della mobilità, che deve essere regolamentata e segnalata. In un contesto di aumento del traffico, del tasso di motorizzazione e con l'arrivo della metropolitana e del campus universitario, è necessario intervenire con una riorganizzazione strategica.

Come rendere la sosta una leva strategica per mitigare gli impatti del traffico?



Strategie

FAVORIRE LA **ROTAZIONE IN CENTRO** CON STRUMENTI ADEGUATI

RIDURRE LA CONGESTIONE DELLE AREE DI SOSTA CENTRALI E **AUMENTARE L'UTILIZZO DELLE AREE VUOTE** IN CONTESTI MENO DENSI

ACCOMPAGNARE L'ARRIVO DEL CAMPUS CON MISURE SPECIFICHE SULLA SOSTA

MIGLIORARE LA FLUIDITÀ DEL TRAFFICO SUGLI ASSI CON FUNZIONI DI DISTRIBUZIONE E ATTRAVERSAMENTO

FAVORIRE LA VIVIBILITÀ URBANA E UN UTILIZZO SOSTENIBILE DELLO SPAZIO PUBBLICO IN CONTESTI LOCALI



Obiettivi

MIGLIORARE **L'ATTRATTIVITÀ COMMERCIALE** DEL CENTRO

RIEQUILIBRARE L'OFFERTA DI SOSTA

MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE **SCUOLE**

PROMUOVERE **L'INTERMODALITÀ**

PROMUOVERE LA **VIVIBILITÀ URBANA**

Sintesi delle criticità

Organizzazione attuale della sosta

Gli spazi dedicati alla sosta che attualmente sono diffusi nel territorio di Grugliasco consistono in **parcheggi su strada** e in **aree dedicate**. In aggiunta a questi, sono presenti parcheggi *privati ad uso pubblico*, come quelli dei centri commerciali «Le Gru» e «Le Serre», che svolgono un ruolo cruciale soprattutto per l'accessibilità ai principali poli commerciali o in generale a poli attrattori.

La sosta su strada è diffusa uniformemente in tutto il territorio comunale, ma alcune vie di quartiere risultano **più o meno adatte a supportarla in modo sicuro e ordinato** in termini di geometria e viabilità.

Tuttavia, l'assenza di una regolamentazione puntuale insieme ad una progettazione stradale incoerente spesso comportano criticità legate a **inefficienza** o **inadeguatezza funzionale**, che interferiscono con la **sicurezza e la vivibilità urbana**.

NB. Il PGTU non entra nel merito della specifica modalità con cui regolare la sosta (sosta a disco orario, a pagamento etc.) ma esplicita delle direzioni di sviluppo che dovranno essere poi attuate all'interno di piani particolareggiati e studi ad hoc in quanto richiedono approfondimenti puntuali nonché il contributo di numerosi attori.

Principali inefficienze

- **Parcheggi scarsamente utilizzati**, spesso in aree periferiche o meno accessibili dove vi è scarsa domanda. Al contrario, in zone ad alta domanda (es. centro, aree commerciali, scuole) la disponibilità è insufficiente.
- **Sosta irregolare** favorita dal **disegno stradale inadeguato**, con ampie carreggiate e spazi residuali, che contribuisce a congestionare il **traffico** e a ridurre la **sicurezza**, in particolare in prossimità di nodi sensibili (scuole, esercizi commerciali, fermate del trasporto pubblico).
- **Ridotta fluidità del traffico** nelle vie più congestionate, aggravata dalla presenza di stalli di sosta lungo le carreggiate.
- **Impatto negativo sul centro cittadino** e sul **commercio** locale, che richiedono una maggiore **rotazione** della sosta di auto e una migliore **accessibilità** per i cittadini che utilizzano altre modalità di spostamento.
- **Scarsa segnaletica e informazioni** chiare sulla disponibilità di aree di sosta nei dintorni dei poli attrattori/centro/scuole, con conseguente congestione stradale, irregolarità diffuse e scarsa sicurezza.
- **Gestione poco ottimizzata dello spazio pubblico**, con destinazione prevalentemente autocentrica a scapito di altre **funzioni urbane** e **sociali fondamentali** (mobilità attiva, spazi verdi, commercio di prossimità, qualità urbana)

2. Strategia di riorganizzazione

Strategie per la sosta - *Favorire una nuova logica*

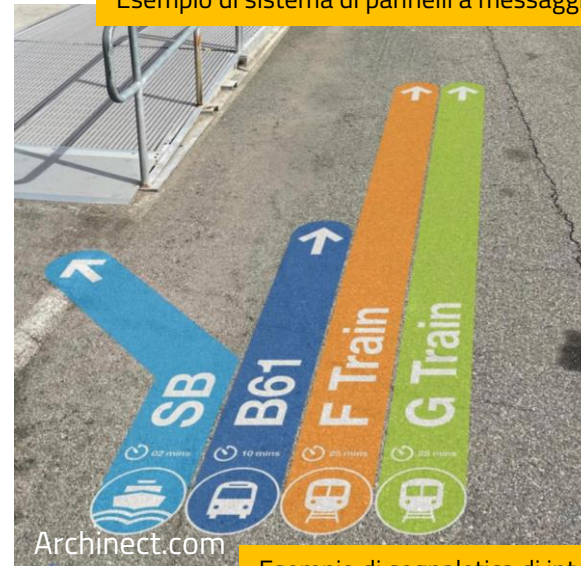
Per affrontare in modo sistemico le criticità attuali, si propone una riorganizzazione della sosta basata su criteri di efficienza, equità e qualità urbana.

Principi guida

- Organizzare la sosta attuale secondo diversi **raggi di attestamento intorno al centro**, evitando che i veicoli circolino inutilmente alla ricerca di un parcheggio.
- Favorire il **ricambio della sosta in area centrale**, proponendo modalità miste tramite pagamento o disco orario, trovando un accordo con cittadini e commercianti da testare nel tempo.
- **Disincentivare l'uso dell'auto per raggiungere la Città delle Scienze e dell'Ambiente**, valutando soluzioni diverse tra cui la sosta a pagamento sugli stalli accessibili al pubblico.
- **Ridisegnare gli assi stradali in corrispondenza dei principali poli attrattori** (es. scuole) per scoraggiare l'afflusso indiscriminato di veicoli e contrastare la sosta irregolare.
- Sviluppare dei **sistemi di monitoraggio** degli stalli liberi e occupati.
- Creare un **sistema di pannelli a messaggio variabile** lungo gli assi strutturanti per favorire una navigazione fluida verso i parcheggi senza congestionare le strade di quartiere.
- **Integrare strategie di riprogettazione urbana** con il piano della sosta, come ad esempio:
 - **Depavimentare** parcheggi per favorire la permeabilità dei suoli
 - Riqualficare lo **spazio pubblico**, restituendolo alla fruizione pedonale, all'incremento di verde urbano e a nuovi spazi per la socialità
 - **Sviluppare le aree dei parcheggi di attestamento come mobility hub** con servizi di mobilità condivisa (rif. Documento D9)



Esempio di sistema di pannelli a messaggio variabile



Esempio di segnaletica di interscambio

Strategie per la sosta – *attestamento e poli attrattori*

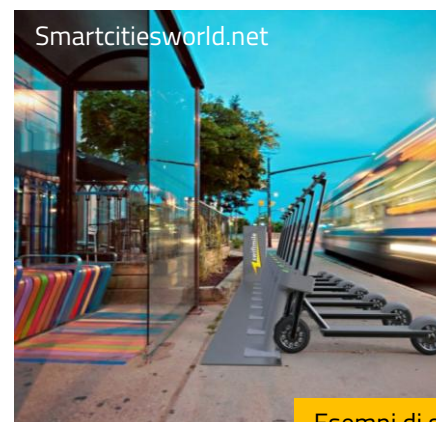
Logiche di valorizzazione della sosta

La mappatura ragionata delle aree di sosta disponibili nel territorio comunale è stata realizzata con una logica di valorizzazione che segue due criteri fondamentali: l'attestamento e i poli attrattori.

- Per **attestamento** si intende una modalità di **sosta prolungata** dei veicoli, localizzata in aree prossime ai limiti comunali o in aree strategiche per l'**interscambio**; questa, quindi, permette a chi arriva in auto di raggiungere il centro cittadino tramite **collegamenti alternativi** di trasporto pubblico, mezzi a noleggio in sharing o velostazioni, riducendo così traffico e inquinamento urbano.
- Per sosta attorno ai **poli attrattori** si intende un sistema di aree di sosta funzionalmente utili e facilmente accessibili nei pressi di poli di interesse cittadini, che generalmente consistono in: Municipio (centro cittadino), centri sanitari (Poliambulatorio), poli scolastici, Uffici Postali.

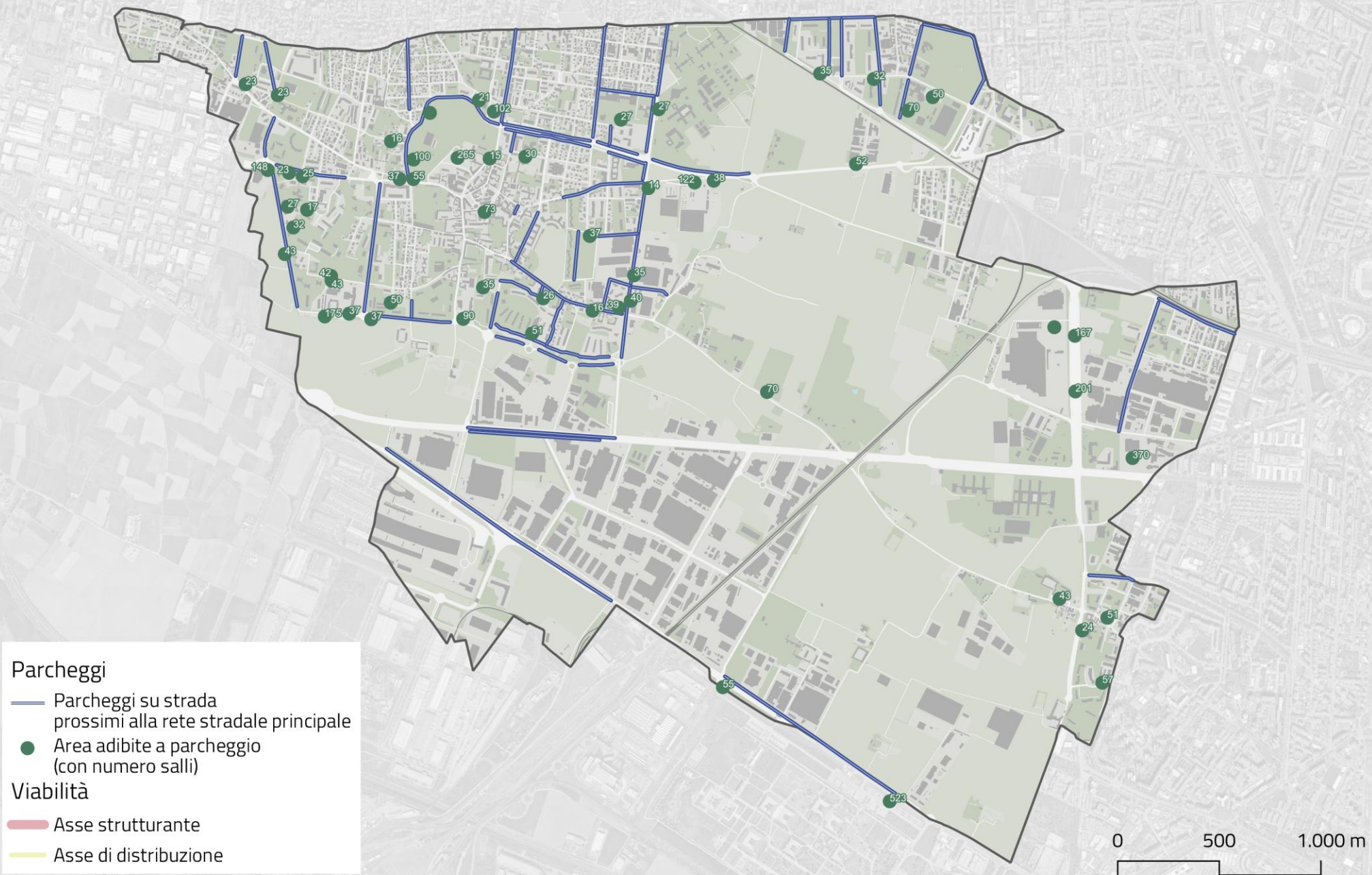
Sono state dunque elaborate tre **mappe tematiche**, che riportano: stato di fatto, aree di attestamento e aree prossime ai poli attrattori.

Su ciascuna di queste sono stati individuati, inoltre, diversi **raggi di distanza intorno al centro o intorno ai poli attrattori**, in termini di **camminabilità**, al fine di veicolare le auto verso le aree disponibili evitando congestioni stradali superflue, e soprattutto per **valorizzare la comunicazione dei tempi di spostamento** con mezzi alternativi, indirizzata alla mobilità attiva e all'interscambio.



Esempi di segnaletica per la camminabilità, TPL e mobility hub di interscambio

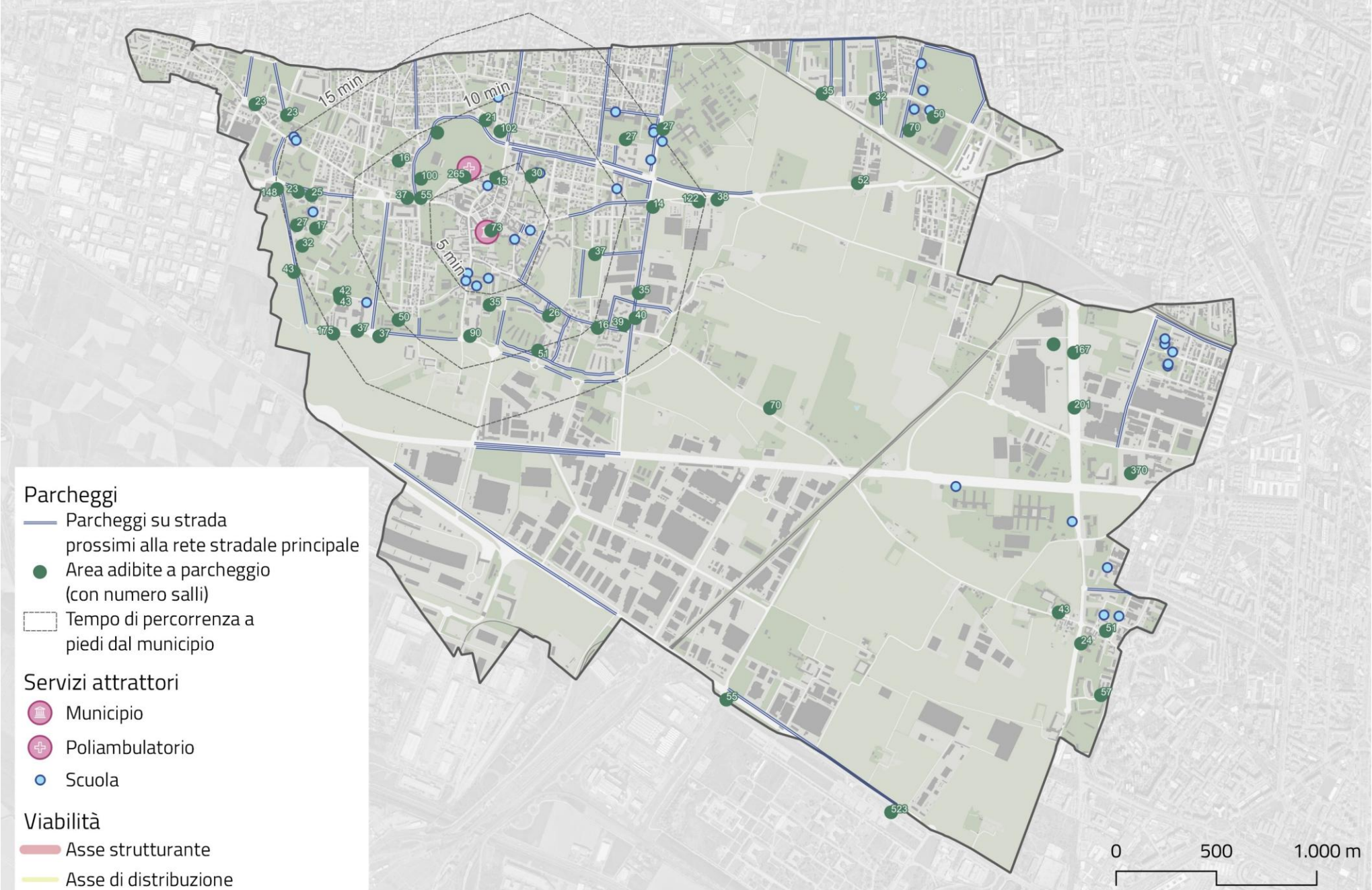
Stato di fatto



Attestamento



Poli attrattori



DE

3. Zone a regolamentazione speciale

Zone a regolamentazione speciale

La **riorganizzazione della sosta** in alcune aree strategiche del territorio comunale rappresenta un **passaggio fondamentale per migliorare la mobilità urbana**, ridurre la pressione veicolare e **valorizzare lo spazio pubblico**. In particolare, dovrà essere valutato il sistema più idoneo (ad esempio una combinazione di **sosta a pagamento, disco orario e stalli riservati a residenti**) nelle zone del **Centro** e del **Campus universitario**, con caratteristiche differenziate secondo le esigenze dei contesti.

1. Area del Centro

Obiettivi della regolamentazione

Il **centro cittadino** è un'area ad alta attrattività, dove convivono **funzioni commerciali, istituzionali, culturali e residenziali**. In assenza di regolamentazione, si possono verificare una **bassa rotazione dei veicoli, sosta prolungata** anche in aree di passaggio, e un **generale sovraccarico della domanda di parcheggio**.

L'introduzione della **sosta a pagamento** potrebbe favorire in maniera più efficace rispetto alle strisce bianche e il disco orario:

- La **rotazione dei posti auto**, facilitando l'accesso al commercio locale e ai servizi;
- Una **gestione più ordinata dello spazio urbano**, riducendo la sosta irregolare;
- Un **uso più equo del suolo pubblico**, garantendo accessibilità a più utenti.

Esempi da altri contesti dimostrano come la **sosta regolamentata** nei centri urbani **migliori la qualità dello spazio pubblico e l'attrattività commerciale**. Città come Rivoli, Moncalieri o Ivrea hanno introdotto con successo misure simili, integrando tariffe agevolate per residenti e comunicazione mirata.

Gestione dei residenti e delle eccezioni

Per non penalizzare i residenti e garantire l'equità della misura, si prevede:

- Il rilascio di **pass residenti** che consentano la sosta gratuita o agevolata nelle aree limitrofe alla propria abitazione;
- **Eccezioni** per categorie specifiche (disabili, operatori sanitari, carico/scarico, ecc.), da definire in un successivo regolamento attuativo.

Attivazione e comunicazione

L'attivazione della sosta blu dovrà essere preceduta da:

- Una **campagna informativa** chiara, accessibile e partecipativa, con incontri pubblici e strumenti digitali;
- La **mappatura e la segnalazione puntuale dei parcheggi disponibili** (anche quelli gratuiti nelle immediate vicinanze), per evitare confusione e garantire l'accettabilità sociale del provvedimento.

NB. Il PGTU non entra nel merito della specifica modalità con cui perimetrare l'area di sosta del centro. Il dettaglio dovrà essere definito attraverso appositi **studi di settore e progetti specifici**.

Zone a regolamentazione speciale

2. Area della Città delle Scienze e dell'Ambiente

L'area del Campus universitario è soggetta a un significativo afflusso quotidiano di studenti e personale, con la prospettiva di un aumento all'apertura dell'estensione. L'introduzione della strisce blu intorno al Campus avrebbe l'obiettivo di:

- **Disincentivare l'uso dell'auto** per raggiungere l'università, promuovendo l'intermodalità e l'uso dei mezzi pubblici o della bicicletta;
- **Limitare la sosta prolungata nelle aree residenziali limitrofe**, migliorando la qualità della vita per i residenti;
- **Gestire in modo più equo lo spazio urbano**, oggi spesso congestionato e occupato da veicoli per l'intera giornata.

Relazione con il PRG

La misura si inserisce coerentemente con le linee guida del Piano Regolatore Generale, che identifica il **Campus come polo strategico per la trasformazione urbana e la sostenibilità**. Il PRG incentiva una mobilità meno impattante e una riorganizzazione dello spazio pubblico secondo criteri di accessibilità e vivibilità.

Individuazione dell'area coinvolta

La definizione puntuale della perimetrazione e delle tariffe dovrà avvenire attraverso un **progetto specifico**, che consideri anche l'accessibilità alternativa (bus, bici, TPL), il coinvolgimento degli stakeholder universitari e del comune di Collegno, considerandone la prossimità nel caso di un'estensione all'interno della borgata Paradiso. Dovrà inoltre considerare le nuove dinamiche della sosta all'interno delle aree gratuite contigue alla zona a pagamento.

Fermata ferroviaria e intermodalità

Il progetto esecutivo per il campus prevede stalli per la sosta di autoveicoli, come da normativa sugli standard urbanistici. Mentre parte degli stalli sarà riservata a personale autorizzato dell'Università degli Studi di Torino e gestita internamente, parte degli **stalli, localizzati lungo la nuova viabilità lungo la ferrovia, saranno di proprietà pubblica e accessibili al pubblico**. Questi stalli diventeranno particolarmente attrattivi non solo per gli utenti del Campus, ma anche per coloro che intenderanno **parcheggiare l'auto in corrispondenza della stazione ferroviaria per proseguire il proprio viaggio con il treno**.

La creazione di una zona per la sosta a pagamento dovrà tenere conto di questo elemento, **garantendo la regolazione della sosta di accesso all'università ma evitando di scoraggiare la nella sua globalità l'interscambio verso il trasporto pubblico**, eventualmente con agevolazioni o studiando altre localizzazioni più adatte per il parcheggio di attestamento, tenendo conto anche della futura messa in servizio della fermata ferroviaria Quaglia – Le Gru.



Zone a regolamentazione speciale

Riqualificazione di Piazza Matteotti: il parcheggio sotterraneo

In continuità con le direzioni di Piano sulla viabilità (D3) e sull'accessibilità e la sicurezza (D7), una **trasformazione urbana a lungo termine** per la valorizzazione del centro storico cittadino potrebbe essere auspicabile nella direzione di un incremento sempre maggiore della pedonalizzazione e della mobilità attiva in aree ricche di servizi di prossimità e attività commerciali.

Virtuosi esempi di opere recenti, come ad esempio quello visibile in foto di Piazza Arbarello a Torino (2023), dimostrano la **validità** degli investimenti sulla viabilità e sulla pedonalizzazione delle piazze urbane principali: **spazi riqualificati, restituiti ai cittadini** con le loro vocazioni di luoghi di socializzazione e rappresentanza, con attenzione ai materiali, alla **valorizzazione** delle alberature esistenti, all'**accessibilità**, all'inclusività e alla **vivibilità**.

La rigenerazione di luoghi centrali come Piazza Matteotti rappresenta un **obiettivo strategico** per la città sia per il **decoro** e la **qualità della vita**, sia per i nuovi utilizzi e la risposta a nuovi bisogni urbani legati alla sostenibilità.

L'attivazione di un **parcheggio sotterraneo** potrebbe essere l'occasione per un **progetto più ampio di riorganizzazione della sosta nell'area centrale** e di **riqualificazione della piazza**, oggi asfaltata e destinata esclusivamente alla funzione di parcheggio auto, senza alcun percorso pedonale di attraversamento né di sosta, con i seguenti obiettivi:

- Trasformare la piazza in uno **spazio pubblico di qualità**, riducendo il ruolo di parcheggio diffuso a favore di funzioni urbane più attrattive (es. eventi, mercato, spazi per la socialità, spazi di attesa per la scuola adiacente, aiuole verdi e arredi);
- Rafforzare **l'identità** del centro, rendendolo più attrattivo per residenti e visitatori;
- Migliorare la **connessione pedonale** tra la piazza e il resto del centro, valorizzandone la funzione di cerniera urbana.



Piazza Matteotti, Grugliasco



Riqualificazione di Piazza Arbarello, Torino



Zone a regolamentazione speciale

Perché un parcheggio in Piazza Matteotti?

Il parcheggio in struttura risponde a diverse esigenze:

- **Soddisfare la domanda di sosta generata dal centro città**, dove la rotazione è spesso limitata e la pressione veicolare elevata;
- **Supportare la regolamentazione della sosta su strada**: liberando spazio in superficie, si possono avviare interventi di pedonalizzazione (parziale o totale), ampliamento marciapiedi o introduzione di nuove funzioni urbane;
- **Migliorare l'immagine e la vivibilità del centro**: riorganizzando la sosta, si restituisce qualità allo spazio pubblico.

Chi sono i destinatari principali?

Il parcheggio soddisfa le esigenze di diversi utenti:

- **Utenti del centro cittadino** (commercianti, clienti, fruitori dei servizi pubblici);
- **Visitatori occasionali**, che potranno trovare un'offerta di sosta chiara e centralizzata;
- **Residenti**, che potrebbero beneficiare di tariffe agevolate o abbonamenti dedicati;
- **Operatori del mercato o degli eventi temporanei** che si svolgono in centro.

Accessibilità e orientamento: un percorso definito

Per garantire l'efficacia del parcheggio in struttura, è fondamentale prevedere:

- **Un percorso chiaro e diretto per accedervi**, sfruttando gli assi principali di ingresso al centro ;
- La collocazione di **pannelli a messaggio variabile agli ingressi della città** e lungo i principali assi viari, per segnalare in tempo reale la disponibilità di posti auto e guidare i veicoli direttamente verso la struttura, evitando traffico superfluo e circolazione interna al centro.

Interventi necessari contestuali all'apertura

L'attivazione del parcheggio dovrà essere accompagnata da una serie di **misure complementari**, tra cui:

1. La **rimozione progressiva della sosta su strada** in alcune vie centrali, in modo da:
 - **Liberare spazio** da destinare a marciapiedi, verde urbano, arredo o piste ciclabili a completamento della rete esistente;
 - **Incentivare l'uso del parcheggio** in struttura;
 - **Migliorare la sicurezza** e la **qualità dell'ambiente urbano**.
2. Eventuale **revisione del piano della sosta** e della **regolamentazione** delle zone blu, per evitare sovrapposizioni o concorrenza con il parcheggio in struttura.

DS

4. Segnaletica di indirizzo

Strategie sulla sosta

Segnaletica di indirizzo

La riorganizzazione della sosta deve essere supportata anche da un'ulteriore misura strategica, ovvero la realizzazione di **segnaletica di indirizzo** dei flussi di traffico, eventualmente rafforzata da pannelli a messaggio variabile indicanti i posti liberi (soprattutto nelle aree a pagamento e monitorate).

Vantaggi

- **Riduzione della congestione urbana:** una segnaletica chiara e informatizzata consente agli automobilisti di raggiungere più rapidamente i parcheggi disponibili, evitando circolazione inutile alla ricerca di un posto libero.
- **Ottimizzazione dell'uso dei parcheggi:** l'indicazione in tempo reale della disponibilità favorisce la distribuzione equilibrata degli utenti tra le varie aree di sosta, anche quelle meno centrali (la segnaletica potrebbe indicare le distanze percorribili a piedi dai parcheggi alternativi meno centrali).
- **Semplificazione della gestione della mobilità:** le autorità possono monitorare e gestire in modo più efficiente i flussi di traffico e l'uso della sosta, intervenendo se necessario.
- **Incremento della soddisfazione degli utenti:** informazioni puntuali e facilmente leggibili riducono frustrazione e incertezza negli spostamenti.

Destinatari principali

Il sistema sarebbe pensato sia per guidare i cittadini che si muovono in città in automobile, sia per informare i visitatori sulle opzioni disponibili di sosta e la loro disponibilità.

Principi

- **Integrazione con i sistemi esistenti:** la segnaletica dinamica deve essere compatibile con le piattaforme di monitoraggio della sosta già presenti o previste, nonché integrabile con app e navigatori.
- **Visibilità e chiarezza:** i pannelli devono essere collocati in posizioni strategiche, ben visibili anche in condizioni di scarsa illuminazione o maltempo, e fornire messaggi comprensibili, concisi e aggiornati.
- **Flessibilità e modularità:** il sistema deve poter essere ampliato nel tempo, adattandosi a modifiche nella rete dei parcheggi o a nuove esigenze urbanistiche.
- **Sostenibilità economica:** la progettazione deve considerare costi contenuti di installazione e manutenzione, eventualmente prevedendo l'accesso a fondi regionali, nazionali o europei per la mobilità sostenibile.
- **Inclusività e accessibilità:** la segnaletica deve essere leggibile per tutte le categorie di utenti.
- **Sinergia con la comunicazione digitale:** oltre alla segnaletica fisica, è consigliabile prevedere l'integrazione con app mobili o portali web che permettano agli utenti di verificare in anticipo la disponibilità dei parcheggi.



**CITTÀ
DI GRUGLIASCO**
Città Metropolitana di Torino



**PATTO
territoriale**
zona ovest torino



TECNOLOGIE
TELEMATICHE
TRASPORTI
TRAFFICO
TORINO

