D7 Piano d'azione sull'accessibilità, la sicurezza stradale e gli spazi pubblici

Una Grugliasco **accessibile e sicura**
dimensione trasportistica

Una Grugliasco **vivibile, sociale e attrattiva**
dimensione sociale

Una Grugliasco **sostenibile e a prova di futuro**
dimensione ambientale

Ordine Architetti PPC Torino
ARCHITETTO
n. 10540
GERBINO CARLOTTA

CITTÀ DI GRUGLIASCO
Città Metropolitana di Torino

Piano Generale del Traffico Urbano
GRUGLIASCO
Sicura • Sostenibile • Accessibile

PATTO territoriale zona ovest torino

TECNOLOGIE TELEMATICHE TRASPORTI TRAFFICO TORINO

TRT

Indice

D7

Piano d'azione sull'accessibilità, la sicurezza stradale e gli spazi pubblici

1. L'accessibilità e la mobilità pedonale
2. La sicurezza stradale
3. Gli spazi pubblici e l'adattamento al cambiamento climatico

Introduzione

Riqualificare gli spazi pubblici e le strade ci permette di aumentare la resilienza della città e dei cittadini, per affrontare al meglio le sfide dei prossimi decenni.

Ma cosa significa riqualificare lo spazio pubblico attraverso un piano d'azione focalizzato sui principi di accessibilità, sicurezza stradale e adattamento?

Strategie

ESPANDERE **INFRASTRUTTURE VERDI**

DEPAVIMENTARE SUPERFICI STRADALI ASFALTATE

IMPLEMENTARE **PERCORSI CICLABILI**, VELOSTAZIONI, CONNESSIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE E ALTERNATIVA

MIGLIORARE LA **QUALITA'** E L'**ACCESSIBILITA'** DI PIAZZE E SPAZI PUBBLICI CON ARREDO URBANO, VERDE E SERVIZI

ADATTARE **STRADE** ED **INTERSEZIONI** ALLE ESIGENZE DI SICUREZZA E FUNZIONALITA'

Obiettivi

MITIGAZIONE ***ISOLE DI CALORE*** URBANE

RIDUZIONE IMPATTO E RACCOLTA ACQUE PIOVANE

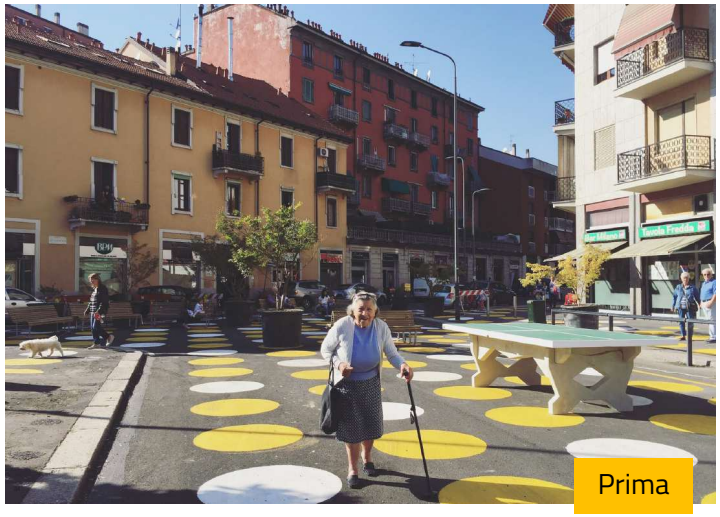
INCORAGGIAMENTO ***MOBILITA' ATTIVA*** E MIGLIORAMENTO QUALITA' DELL'ARIA

USO ATTIVO DELLO *SPAZIO PUBBLICO*, MIGLIORE VIVIBILITA', INCENTIVO A SOCIALITA' E ATTIVITA' DI PROMOZIONE CULTURALE

ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO, MIGLIORAMENTO ***SICUREZZA*** STRADALE E RISPETTO DI CORSIE E SOSTE

Introduzione

Alcuni esempi di riqualificazione sperimentale e permanente dello spazio pubblico



- *sperimentazione pedonalizzazione*
- *depavimentazione*
- *qualità spazio: verde e arredo urbano*

- *sperimentazione tattica di viabilità*
- *miglioramento sicurezza incrocio*
- *estensione spazio pubblico*

- *miglioramento sicurezza strada scolastica*
- *infrastruttura per la mobilità attiva*
- *depavimentazione e rain gardens*

D7

1. L’accessibilità e la mobilità pedonale

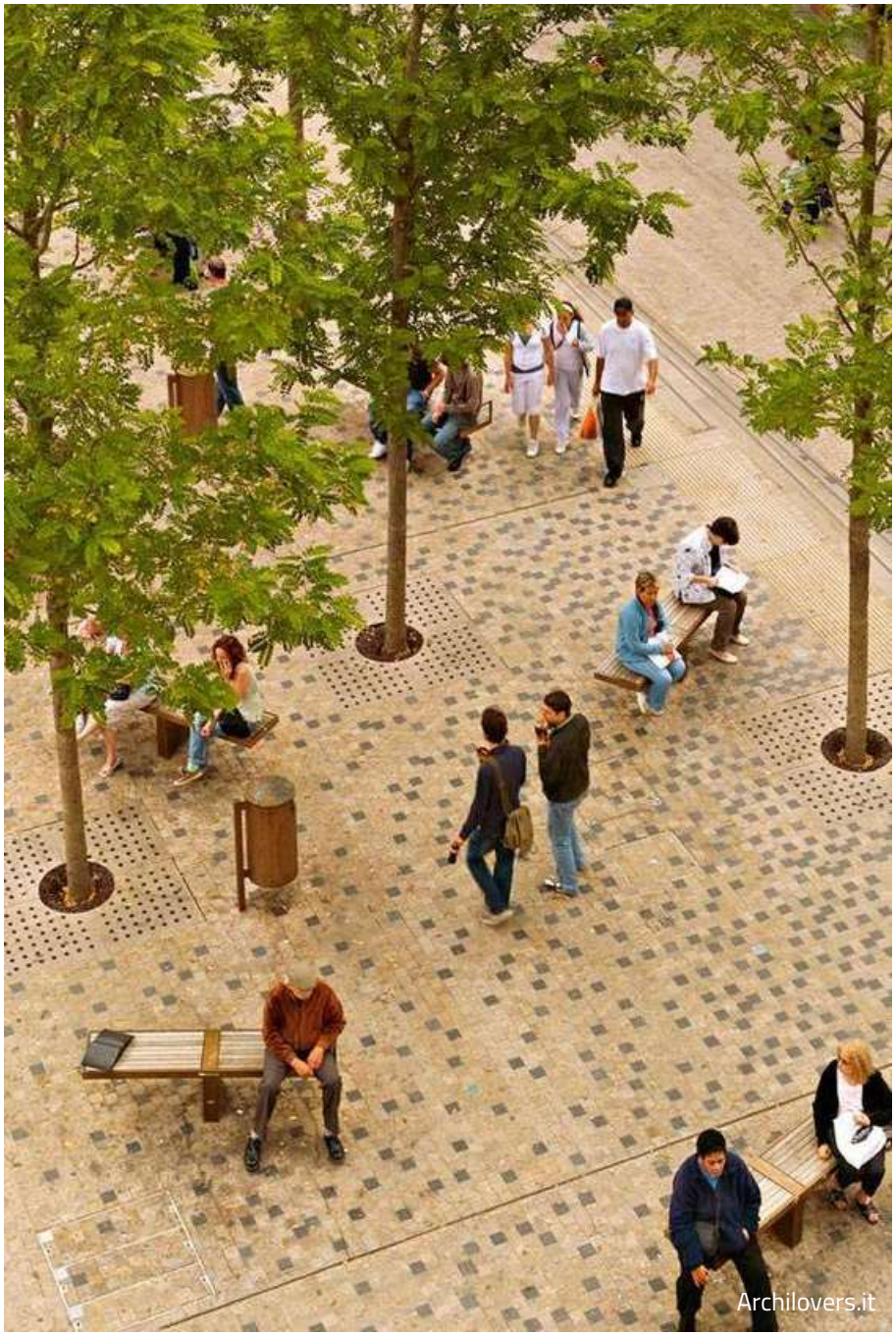
1. L'accessibilità e la mobilità pedonale

I fattori principali che interessano gli spostamenti nelle aree cittadine a carattere residenziale

Gli spostamenti all'interno dei quartieri riguardano perlopiù **tratti di breve distanza** legati ad attività e necessità quotidiane, ad esempio: casa-scuola, scuola-giardino pubblico, casa-supermercato o altri servizi primari, ecc.

L'accessibilità dei percorsi pedonali riguarda dunque, in modo totalizzante, tutti i cittadini, che hanno il diritto di potersi spostare agevolmente attraverso una rete sicura di marciapiedi e aree pedonali adeguati alla loro funzione. Oltre all'aspetto puramente funzionale di tali spazi, è necessario porre l'accento sul tema della loro **inclusività** rispetto alle esigenze di **accessibilità motoria**, **cognitiva**, **uditiva** e **sociale**; il ridisegno o l'adeguamento dello spazio possono essere determinanti sul livello di **attrattività** e di **fruizione** dello stesso da parte della cittadinanza e dei flussi di turisti o *city users* in generale.

L'individuazione di **criticità** riguardanti l'assenza, l'inadeguatezza o il cattivo stato di manutenzione delle infrastrutture per la mobilità attiva, sono principi fondamentali per avviare una pianificazione di tipo attuativo attraverso i **PEBA**, Piani Comunali finalizzati **all'Eliminazione** delle **Barriere Architettoniche**.



Criticità

emerse dall'analisi della rete pedonale

assenza di marciapiedi o passaggi sicuri

mancanza di percorsi tattili per ipovedenti

rete pedonale interrotta e discontinua

marciapiedi stretti e inadeguati

limitazioni evidenti di accessibilità lungo le fermate di TPL

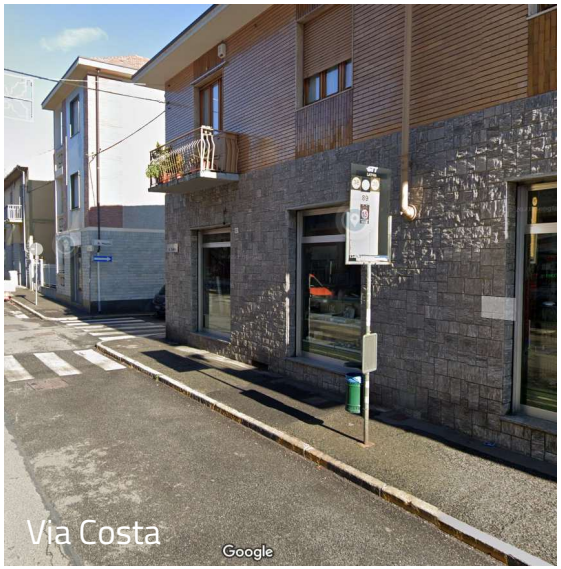
scarsa qualità e manutenzione di passaggi pedonali sotterranei o passerelle

barriere architettoniche

Criticità

Alcuni esempi delle criticità riscontrate nelle aree residenziali di Grugliasco

- *Promiscuità tra passaggi pedonali e carreggiata, ostacoli lungo il percorso*
- *Scarsa sicurezza per tutti gli utenti della strada, a causa di un disegno poco chiaro dell'incrocio e degli stalli di sosta*
- *Spazi residuali e sosta irregolare*



- *Scarsa accessibilità alla fermata TPL*
- *Scarsa qualità e dello spazio di attesa*
- *Marciapiede non adeguato alla funzione di passaggio e fermata TPL*

- *Assenza di marciapiede da un lato della carreggiata, spazio destinato alle auto sovradimensionato*
- *Marciapiede molto ridotto dove presente*
- *Scarsa sicurezza*

- *Interruzione dei passaggi pedonali*
- *Scarsa sicurezza*
- *Scarso livello di manutenzione stradale e spazi residuali irrisolti*

Criticità

Alcuni esempi delle criticità riscontrate nelle aree residenziali di Grugliasco

Via Olevano

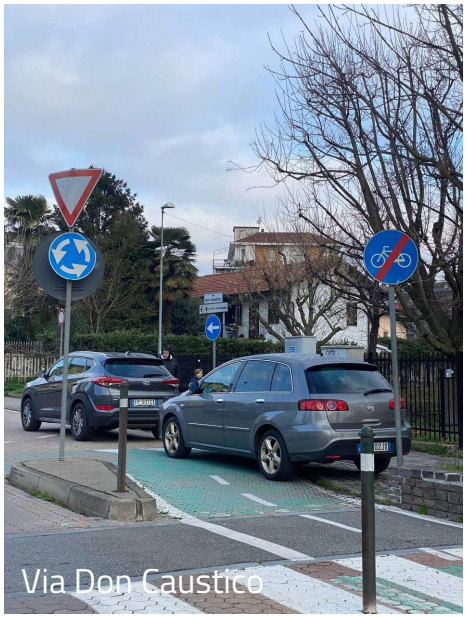
- *Dimensione del marciapiede inadeguata*
- *Scarsa sicurezza per coloro che si muovono a piedi o con mezzi di mobilità attiva, dovuta alla ridotta dimensione di marciapiede e carreggiata*

Via D'Acquisto

- *Marciapiedi interrotti in direzione della scuola limitrofa*
- *Passaggi pedonali insufficienti e non sicuri*
- *Sosta irregolare diffusa*

Via Cantore

- *Marciapiedi interrotti in direzione delle scuole limitrofe*
- *Passaggi pedonali non adeguati*
- *Spazio della carreggiata sovradimensionato e utilizzato in modo improprio*



Via Don Caustico

- *Sosta irregolare diffusa*
- *Infrastruttura ciclabile non adeguata, non rispettata e interrotta*

Visioni di trasformazione urbana

Esempio 1: Area mercatale viale Echirolles

- *Strada ad uso esclusivo per stalli di sosta e di mercato*
- *Sezione stradale ampia e non definita chiaramente*
- *Pavimentazione non permeabile, alberature soffocate dall'asfalto*
- *Scarsa qualità dello spazio e assenza di arredi o aree di sosta*

Visioni di trasformazione urbana

Esempio 1: Area mercatale viale Echirolles

Fotomontaggio di Zona Ovest

- *Stalli di sosta riorganizzati*
- *Fascia di protezione e di verde drenante verso lo spazio pedonale*
- *Pavimentazione drenante e integrazione di aree di marciapiede in autobloccanti*
- *Versatilità di usi per il nuovo viale pedonale*

D7

2. La sicurezza stradale

2. La sicurezza stradale

Dall'analisi del quadro conoscitivo alle strategie di azione

Le rilevazioni del traffico lungo l'intera rete stradale di Grugliasco hanno messo in luce un quadro chiaro delle attuali condizioni di sicurezza delle strade, da cui sono emerse alcune **criticità** che sono state mappate per poter sviluppare successive **strategie di azione** e testare **nuovi scenari** di progetto sul Modello di Traffico.

I principali elementi di criticità individuati consistono in:

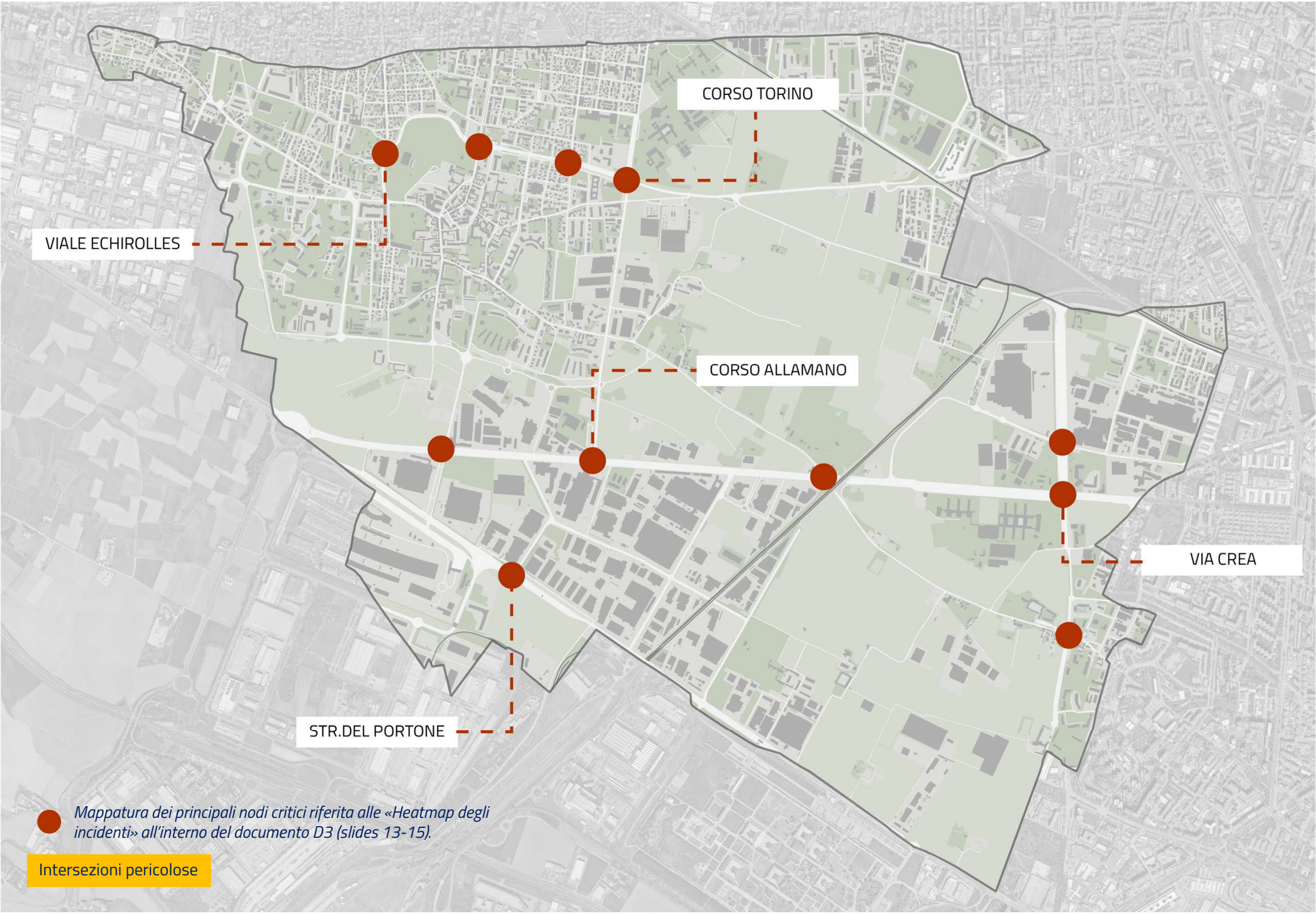
- **velocità** superiori a quelle consentite, lungo tratti stradali rettilinei e continui;

- **intersezioni pericolose** e numerosi **incidenti**, dove si concentra maggiore **flusso** veicolare per la confluenza di assi molto trafficati;

- **nodi o tratti stradali** le cui caratteristiche geometriche permettono **usi irregolari** delle carreggiate, spesso sovradimensionate, oppure non garantiscono adeguata sicurezza agli altri utenti della strada

Nonostante la segnaletica e le misure di controllo della velocità siano strumenti indispensabili alla regolazione del traffico, è necessario mettere in atto ulteriori **misure di moderazione** che prevedano il **ridisegno della sezione stradale o la modifica della viabilità**, per soddisfare le esigenze di funzionalità, sicurezza e rispetto tra gli utenti della strada.

Criticità nei pressi della scuola Ciari
Foto di Zona Ovest



Mappatura dei principali nodi critici riferita alle «Heatmap degli incidenti» all'interno del documento D3 (slides 13-15).

Intersezioni pericolose

Strategie

per migliorare la sicurezza

restringere la carreggiata alle dimensioni minime

ridisegnare gli incroci pericolosi riducendo gli spazi residuali indefiniti

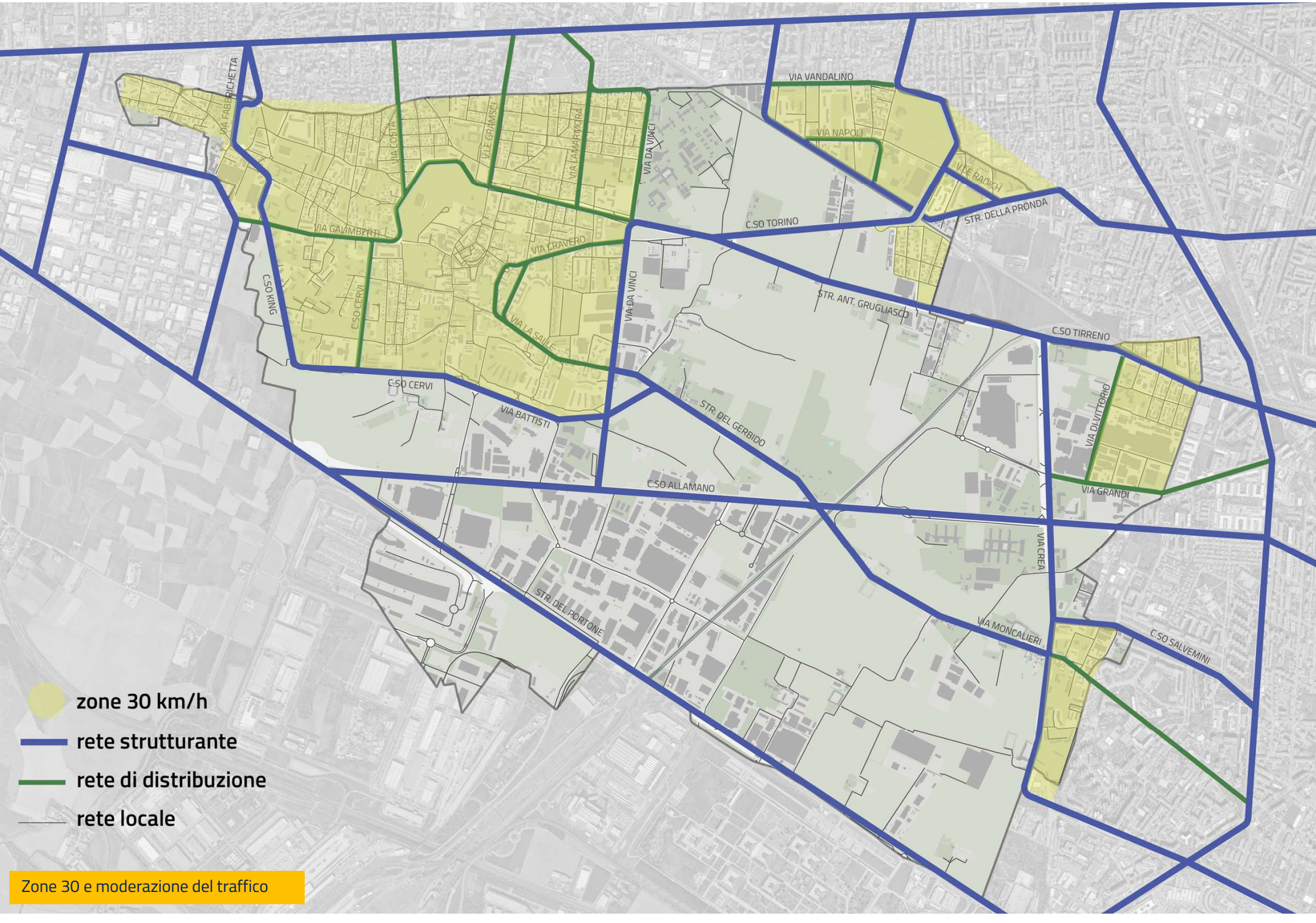
moderare il traffico con barriere fisiche come curve, dossi, piattaforme

migliorare segnaletica verticale e orizzontale

segnalare adeguatamente gli attraversamenti

estendere le zone 30 a tutte strade di quartiere residenziali

limitare il traffico nelle strade scolastiche



Zone 30 e moderazione del traffico

Sicurezza stradale – esempio

Incrocio viale Echirolles / Via Costa

- *Incrocio ampio non semaforizzato*
- *Spazi di manovra indefiniti e poco sicuri*
- *Attraversamenti pedonali poco segnalati e visibili*
- *Spazi residuali inutilizzati o utilizzati impropriamente*

Suggestione ipotesi di trasformazione a breve termine

Incrocio viale Echirolles / Via Costa

Fotomontaggio di Zona Ovest

- *Restringimento carreggiata alle dimensioni minime*
- *Segnaletica sperimentale e urban painting per sottolineare attraversamenti e banchine a raso*
- *Inserimento di aiuole verdi e arredo urbano*
- *Moderazione del traffico*

D7

3. Gli spazi pubblici e l’adattamento al cambiamento climatico

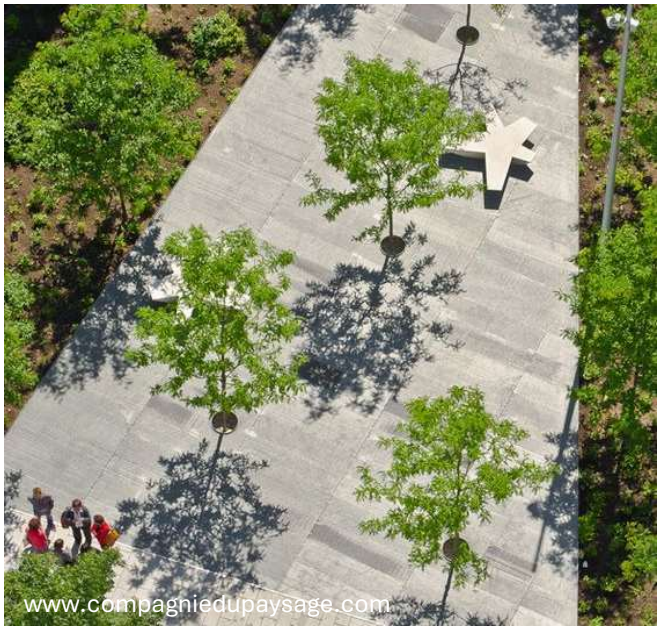
3. Adattamento al cambiamento climatico

Individuare le risorse urbane per incrementare la resilienza dei suoli e la qualità dello spazio pubblico

Il cambiamento climatico si sta affermando di anno in anno tra le maggiori **criticità** che affliggono le aree urbane, diventando cause e vittime di se stesse, incapaci di sostenere gli improvvisi **fenomeni metereologici** di forte intensità e di contrastare le **isole di calore** urbane, per l'eccesso di cementificazione dei suoli e l'inefficienza delle reti di raccolta e smaltimento delle acque piovane.
Progettare un **sistema urbano resiliente** partendo da un tessuto consolidato significa individuare tutte le risorse disponibili per strutturare un **piano strategico di trasformazione** in grado di rispondere alle nuove esigenze, che può tradursi in una prima fase in **scenari di breve/medio termine**, agendo su tutti quegli spazi da riqualificare che hanno perso la loro funzione originaria o che sono nati come residuali all'interno dello spazio pubblico.
Di seguito gli strumenti principali che potrebbero favorire la resilienza dei suoli e migliorerebbero la qualità dell'aria urbana:

- l'estensione del **verde**;
- la realizzazione di **rain gardens** lungo gli assi stradali, per incrementare l'assorbimento di acqua piovana;
- la **depavimentazione** e l'utilizzo di materiali drenanti;
- la realizzazione di sistemi di **ombreggiamento artificiali** o **naturali** per limitare il surriscaldamento estivo delle superfici e limitare le isole di calore.

Gli obiettivi di adattamento climatico, di riflesso, si relazionano strettamente con quelli di incentivo alla **socialità** e di miglioramento della **salute**, della vivibilità e della **qualità** dello spazio pubblico, tessendo quindi relazioni importanti tra le strategie di piano.



Gli spazi residuali

Sono tutte quelle aree e **interstizi del tessuto urbano** che hanno perso la loro funzione originaria, o **spazi di risulta** generati da sovrapposizioni di opere infrastrutturali avvenute nel tempo, che rappresentano potenzialmente delle **risorse** per il miglioramento della qualità urbana.

Come intervenire per ottenere benefici da tutti quegli spazi che hanno perso una specifica funzione nel tessuto urbano?

Strategie

MIGLIORARE LA ***QUALITA' DELL'ARIA***

FAVORIRE LE ***RELAZIONI SOCIALI***

AUMENTARE LA ***QUALITA' DEGLI SPAZI***

SENSIBILIZZARE VERSO LA **SOSTENIBILITA' AMBIENTALE**

Azioni

INTERVENTI DI ***URBANISTICA TATTICA***

INSERIMENTO DI ***ARREDO URBANO***

PROGETTAZIONE DI ***POCKET PARKS E PARKLETS***

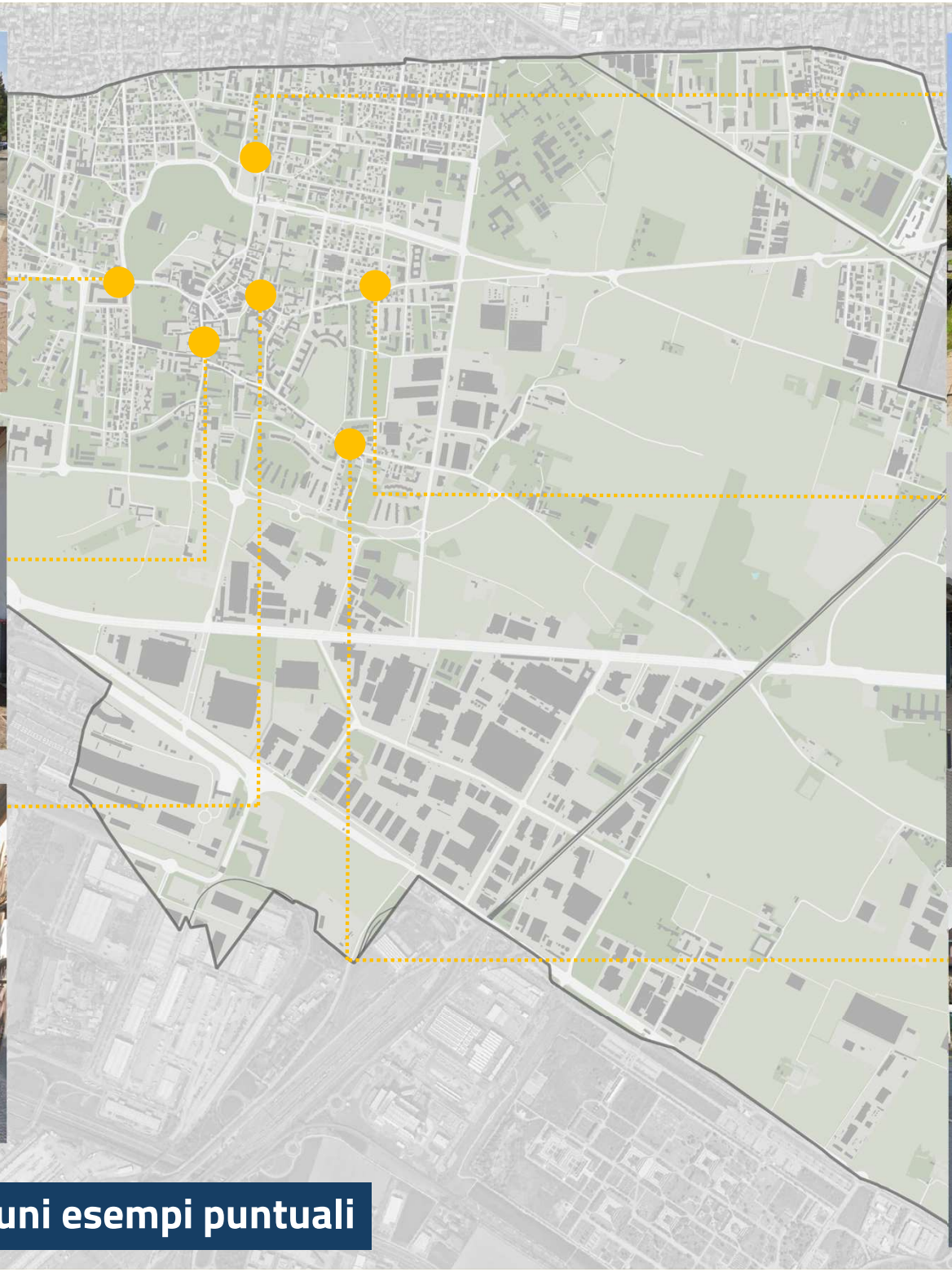
ESPANSIONE ***INFRASTRUTTURE VERDI***

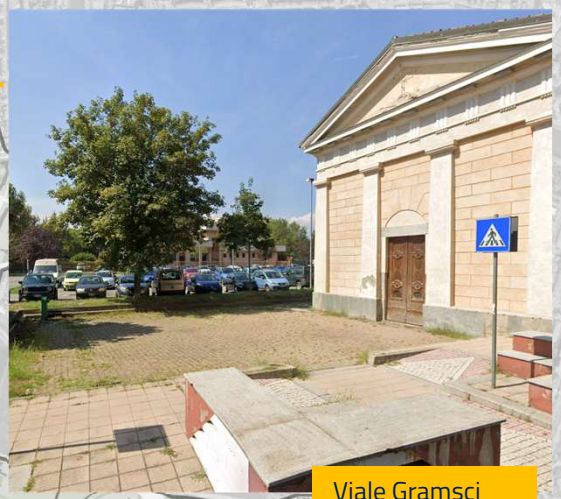
PARTECIPAZIONE ATTIVA CON LE COMUNITA' DI QUARTIERE

Piazza Papa Giovanni XXIII

Vicolo Giovanni Lovo

Via Cravero - Centro Storico





Viale Gramsci

Via Fratel Prospero

Via La Salle

Spazi residuali – alcuni esempi puntuali

Spazi residuali – esempio

Piazza Papa Giovanni XXIII

- *Controviale ad uso esclusivo per la sosta*
- *Carreggiata di ampia dimensione*
- *Superfici interamente asfaltate*
- *Scarsa qualità delle aree pedonali e residuali*

Suggestione ipotesi di trasformazione a lungo termine

Piazza Papa Giovanni XXIII

- *Controviale destinato a spazio pubblico di qualità*
- *Nuova area pedonale con tracciato ciclabile*
- *Superfici drenanti, inserimento di verde e rain garden come zona di filtro e protezione verso la strada*
- *Nuovo arredo urbano con illuminazione delle aree di incontro e sosta*

Conclusioni

Alla luce dei concetti su cui si focalizza il presente documento, ovvero le strategie per promuovere accessibilità, sicurezza stradale e valorizzazione degli spazi pubblici, si sottolinea che attualmente sono in atto **politiche regionali di finanziamento** dedicate.

In particolare, in risposta al **Piano regionale di qualità dell'aria** (DCR 364-6854 del 25.03.2019), lo strumento con cui la Regione Piemonte affronta la sfida dell'inquinamento atmosferico e contribuisce al percorso verso l'obiettivo europeo di "inquinamento zero" entro il 2050, sono attivi numerosi **Bandi di finanziamento** sull'adattamento degli ambiti urbani o sulla rinaturalizzazione.

Gli esempi proposti sono rappresentativi di **potenziali aree di trasformazione** che potrebbero beneficiare dei finanziamenti sopra citati, avviando così un **processo strutturato di rigenerazione** del territorio comunale.

https://ilgiornaledellarchitettura.com

https://ilgiornaledellarchitettura.com

CITTÀ
DI GRUGLIASCO
Città Metropolitana di Torino

Piano Generale del Traffico Urbano
GRUGLIASCO

PATTO territoriale zona ovest torino

TECNOLOGIE TELEMATICHE TRASPORTO TRAFFICO TORINO

TRT