D8 Piano d’azione sulla mobilità scolastica

Una
Grugliasco
vivibile, sociale
e attrattiva
dimensione
sociale

CITTÀ
DI GRUGLIASCO
Città Metropolitana di Torino

Piano Generale del Traffico Urbano
GRUGLIASCO

Ordine Architetti PPC Torino
ARCHITETTO
n. 10540
GERBINO CARLOTTA

PATTO territoriale zona ovest torino

TECNOLOGIE TELEMATICHE TRASPORTI TRAFFICO TORINO
TRT

Indice

D8

Piano d’azione sulla mobilità scolastica

1. Analisi dello stato di fatto
2. Gli strumenti
3. IC 66 Martiri
4. IC Di Nanni
5. IC King
6. Scuole superiori
7. Paritarie
8. Riqualificazione degli spazi aperti interni
9. Sperimentazione su piattaforma EMMA
10. Partecipazione a bandi

Introduzione

Perché parliamo di «zone scolastiche» ?

La zona appena fuori dall'ingresso scolastico è uno dei primi spazi urbani che i bambini, poi ragazzi, vivono intensamente.

La «***zone scolastiche***» è un delicatissimo **punto di contatto** tra il progetto di città e il progetto educativo, ma anche il **luogo di incontro** e scambio tra le diverse comunità e i soggetti che gravitano intorno alla scuola. Inserire la scuola nel tessuto urbano significa metterla al centro delle relazioni di quartiere e di prossimità

In ambito urbano si assiste sovente a fenomeni di sosta selvaggia e **traffico congestionato** in prossimità delle scuole, dunque, risulta di fondamentale importanza adottare **strategie e azioni** per contrastare questi fenomeni nonché sensibilizzare bambini, ragazzi e adulti verso il suddetto tema.

Strategie

INTERVENTI DI ***PEDONALIZZAZIONE*** E DEFINIZIONE DI ***ZONE A TRAFFICO LIMITATO***

PARTECIPAZIONE ATTIVA CON LE SCUOLE E LE COMUNITA' DI QUARTIERE

INSERIMENTO DI ***ARREDO URBANO***

DEPAVIMENTARE SUPERFICI STRADALI ASFALTATE

INSERIMENTO DI ***ELEMENTI TRAFFIC – CALMING***

SEGNALETICA EFFICACIE IN PROSSIMITA' DELLE SCUOLE

Obiettivi

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

FAVORIRE LE ***RELAZIONI SOCIALI***

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

GARANTIRE ***SICUREZZA*** A PEDONI E CICLISTI

INCORAGGIARE FORME DI ***MOBILITA' ATTIVA***

SENSIBILIZZARE VERSO LA **SOSTENIBILITA' AMBIENTALE**

D8

1. Analisi dello stato di fatto

Stato di fatto

L'offerta scolastica nel territorio di Grugliasco è caratterizzata da una varietà di sedi in termini di dimensioni e di dotazione di spazi. Le differenze che contraddistinguono le sedi comportano la necessità di prevedere **soluzioni distinte** per ogni caso, al fine di perseguire gli obiettivi di sicurezza e vivibilità degli spazi adattandosi al contesto locale.

L'analisi degli spazi, volta all'individuazione di possibili interventi di miglioramento, è avvenuta raggruppando le **strutture in «poli» identificati** con il nome dell'asse viario di accesso. Una prima analisi generalizzata permette di identificare il numero di incidenti avvenuti in prossimità della struttura, la categoria stradale secondo la classificazione del Codice della strada e il transito di linee bus.

In seguito all'analisi generale, una scheda specifica è presentata per ogni polo, con una **descrizione più dettagliata delle caratteristiche dello spazio pubblico, le criticità rilevate e le possibili alternative di intervento**.

Incidenti

Numero incidenti
Con morti o feriti
2018-2022
In un raggio di 150m
dalla scuola

0 incidenti

1 incidente

23 incidenti

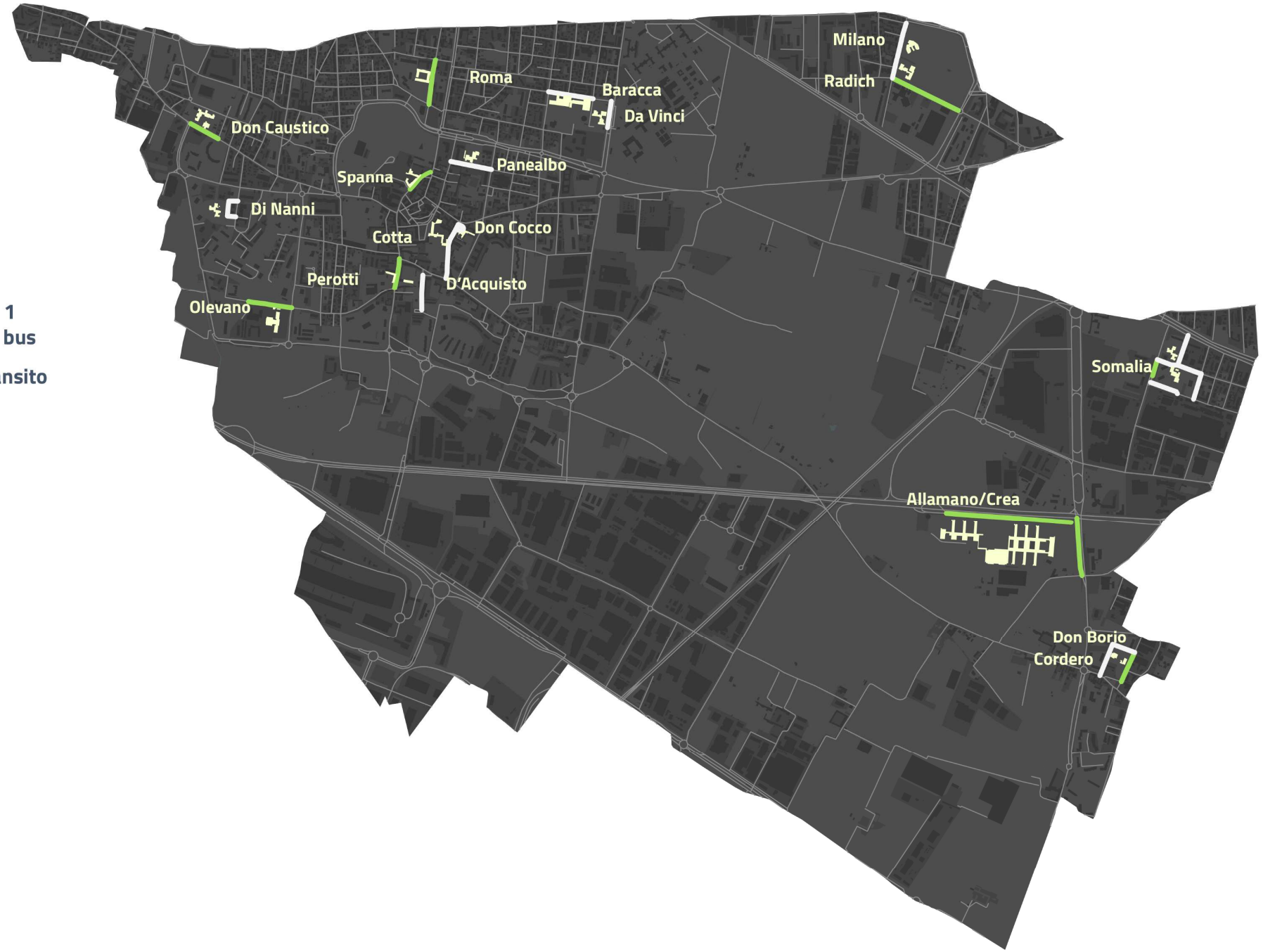
Roma	23
Perotti	16
Panealbo	11
Allamano-Crea	7
Spanna	6
Don Caustico	5
Di Nanni	5
Olevano	4
D'Acquisto	4
Don Borio	3
Cordero	3
Baracca	2
Radich	2
Cotta	2
Somalia sud	2
Don Cocco	2
Somalia ovest	2
Somalia est	2
Milano	1
Da Vinci	0

Classificazione stradale attuale

- scorrimento veloce
- scorrimento interquartiere
- quartiere
- locale interzonale
- locale

Transito linee bus

Sull'asse in corrispondenza dell'accesso – stato di fatto



transito di 1 o più linee bus

nessun transito linee bus

Velocità media
Velocità 85° percentile rilevata entro 150m dalla scuola

26,4 km/h

45,8 km/h

Allamano	45,8
Olevano	41,1
Somalia	39,2
Don Borio	36,6
Di Nanni	35,0
Da Vinci	34,7
Panealbo	34,6
Perotti	34,2
Spanna	34,2
Don Caustico	33,7
Milano	33,6
D'Acquisto	33,3
Baracca	32,3
Radich	32,1
Roma	31,3
Don Cocco	29,0
Cotta	26,4

D8

2. Gli strumenti

Riferimento normativo

La **zona scolastica** risulta dalle recenti modifiche al **Codice della Strada** (art. 3):

« *58-bis: ZONA SCOLASTICA: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una* ***particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente****, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.* »

Le modalità di istituzione di una zona scolastica sono illustrate nell'art. 7:

« *11-bis. Nelle zone scolastiche urbane* ***può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco****. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis.* »

Come per gli altri strumenti introdotti nel 2020, non è ancora stato redatto il Regolamento di attuazione e esecuzione del Codice della Strada, che ne definisce le modalità di realizzazione e la segnaletica di inizio e fine.

Interventi previsti

In base alle analisi dei dati e degli spazi, sono state individuate **3 tipologie di intervento** per il miglioramento della sicurezza stradale, della qualità e della vivibilità degli spazi, coerentemente con le esigenze specifiche di ogni polo e con le misure sulla viabilità a larga scala.

1. **Area pedonale**: chiusura al traffico veicolare, garantendo l'accesso a mezzi di soccorso e di servizio. La chiusura può avvenire in una prima fase tramite sperimentazioni di urbanistica tattica, in un'ottica di una riqualificazione pianificata e permanente degli spazi.

2. **Moderazione del traffico**: dove il traffico veicolare deve essere mantenuto, se ne limitano per quanto possibile le conseguenze negative sulla vivibilità e la sicurezza degli utenti delle scuole, migliorando l'integrazione tra l'esigenza di accessibilità e transito veicolare e la vivibilità dello spazio pubblico.

3. **ZTL**: dove una chiusura al traffico comporterebbe impatti eccessivi a larga scala e a breve termine, l'asse stradale potrebbe essere gestito con misure ZTL, limitando al minimo i veicoli autorizzati all'accesso e al transito, riducendo così i problemi di congestione stradale e di sosta irregolare in corrispondenza degli accessi alle scuole. Poiché i **piani di circolazione sono stati studiati considerando una totale assenza di transito su questi assi**, è da tenere in considerazione la possibilità di un'evoluzione verso uno scenario di chiusura al traffico permanente, alla pari della prima categoria.

Inoltre, è possibile integrare tra loro le misure elencate: la chiusura al traffico veicolare durante specifiche fasce orarie tramite la ZTL non esclude interventi di moderazione della velocità e di miglioramento della qualità degli spazi, al contrario, **una combinazione di interventi renderebbe l'azione più efficace**.

Strada scolastica a Parigi

Urbanistica Tattica

Di cosa si tratta?

E' un approccio che si sta diffondendo capillarmente a supporto delle strategie di pianificazione, e che si identifica con interventi diffusi di *agopuntura urbana* ad **alto impatto** e di piccola scala, caratterizzati da **bassi costi**, **rapidità** nell'esecuzione, temporaneità, **reversibilità** ed alta capacità di **coinvolgimento diretto** dei cittadini nel processo progettuale partecipato, ma anche in quello decisionale e realizzativo.

Obiettivo dell'Urbanismo tattico

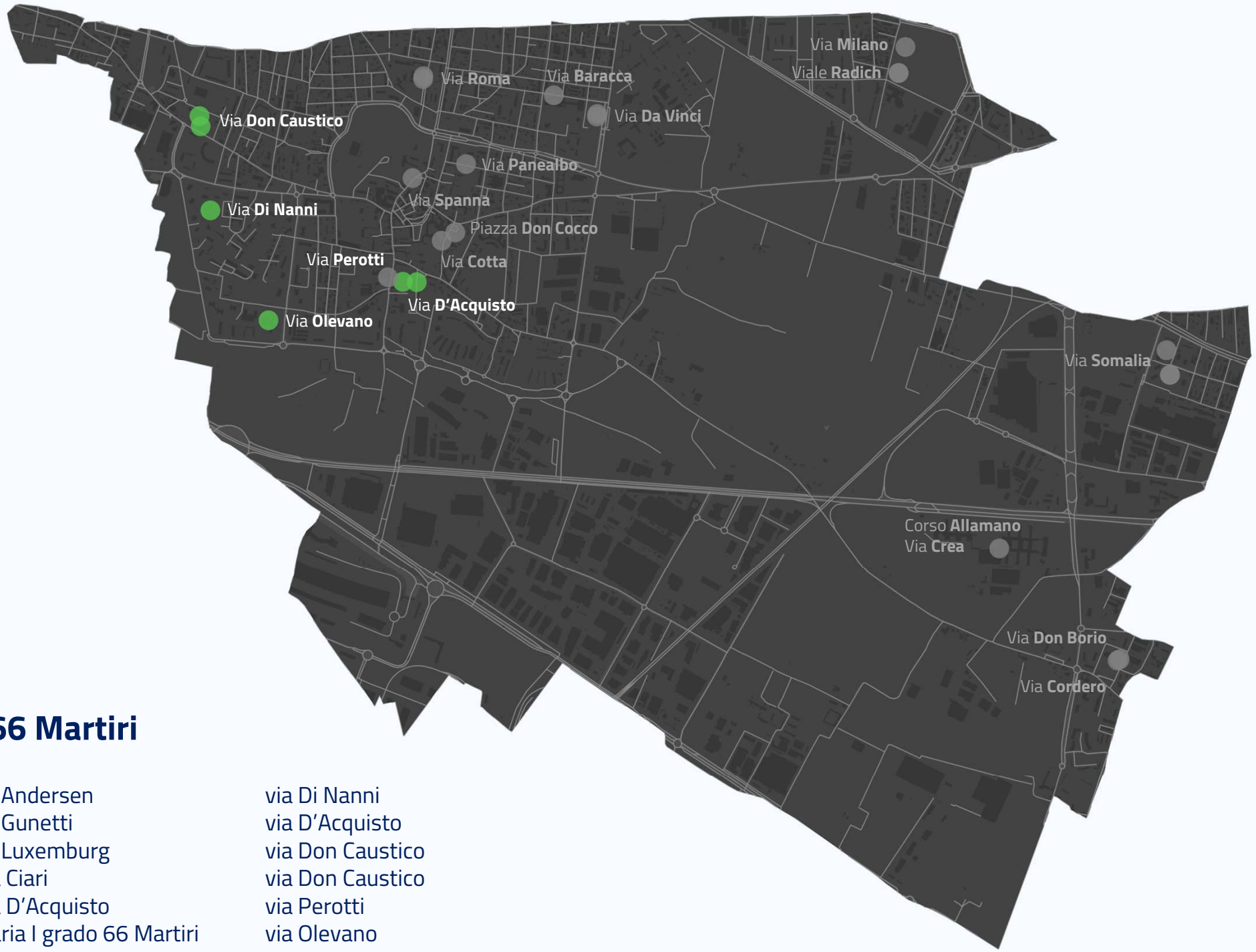
L'obiettivo è creare opportunità di **sperimentazione** di **nuovi usi** degli spazi pubblici, da quelli residuali alle strade vere e proprie, con l'intento di **trasformare gradualmente e consapevolmente la città** per renderla più vivibile, accogliente, sostenibile e sicura.

Partendo dal riesame dell'uso e dell'occupazione degli spazi pubblici, la tattica è in grado di dare **input progettuali** ed evidenziare eventuali **criticità** emergenti dalle sperimentazioni, da sviluppare successivamente con azioni strategiche e trasformazioni di tipo permanente.

Via Milano
Viale Radich
Via Roma
Via Baracca
Via Da Vinci
Via Don Caustico
Via Panealbo
Via Spanna
Via Di Nanni
Piazza Don Cocco
Via Perotti
Via Cotta
Via D'Acquisto
Via Olevano
Via Somalia
Corso Allamano
Via Crea
Via Don Borio
Via Cordero
IC 66 Martiri
IC King
IC Di Nanni
Secondarie II grado
Paritarie

D8

3. IC 66 Martiri



IC 66 Martiri

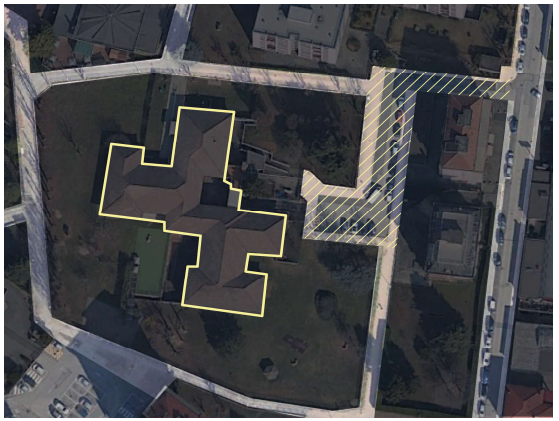
Infanzia Andersen	via Di Nanni
Infanzia Gunetti	via D'Acquisto
Infanzia Luxemburg	via Don Caustico
Primaria Ciari	via Don Caustico
Primaria D'Acquisto	via Perotti
Secondaria I grado 66 Martiri	via Olevano

Via Di Nanni

N.B. La strada scolastica è stata individuata come potenziale intervento da candidare a Bandi regionali (vedi cap.10)

Infanzia Andersen
(IC66 Martiri)

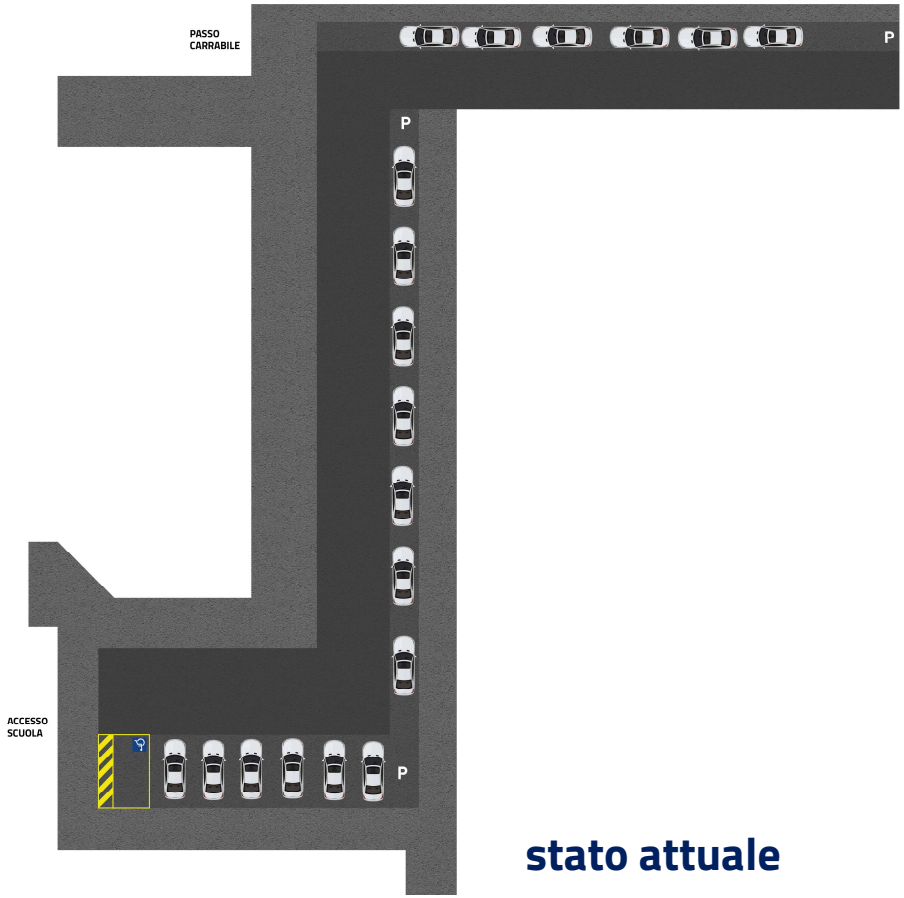
L'accesso della scuola è collocato in corrispondenza di un piazzale che si trova al termine di una **strada chiusa, a servizio esclusivo della scuola e di un passo carrabile**. Lo spazio ospita attualmente circa n.13 posti auto privi di una precisa organizzazione; in particolare, l'area non è dotata di linee di demarcazione dei parcheggi o della carreggiata, e può quindi risultare **pericolosa a causa di manovre** di inversione di marcia dei veicoli e di **sosta irregolare** durante gli orari di accesso e uscita della scuola.



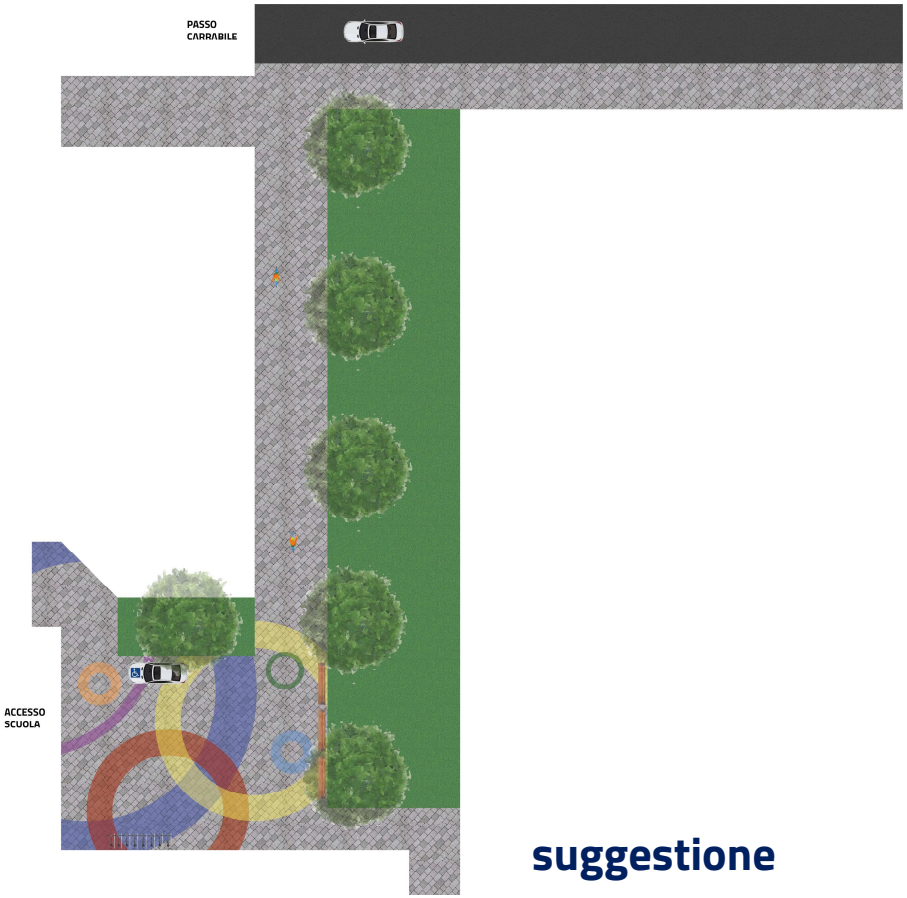
Possibile soluzione

Via Di Nanni

L'intervento prevede la **chiusura al traffico del tratto stradale**, con **accesso garantito ai mezzi di soccorso e di trasporto di persone con disabilità**, con una **riorganizzazione generale dello spazio**. In primo luogo il progetto mira a garantire maggiore **sicurezza** per chi si sposta a piedi, attualmente messa a rischio dalla disorganizzazione dell'area che favorisce comportamenti irregolari.
In secondo luogo, si propongono interventi paralleli volti ad aumentare la qualità dello spazio, a favorire la permeabilità del suolo, a migliorare la qualità dell'aria e l'ombreggiamento attraverso la sostituzione dell'asfalto con nuove pavimentazioni e la piantumazione di nuovi alberi.
In una visione d'insieme, si intende ridefinire **l'identità** di uno spazio per renderlo più **vivibile, attrattivo e sicuro**, con zone d'ombra, sedute, arredi per l'attesa dei genitori e attività di svago dei bambini.



stato attuale

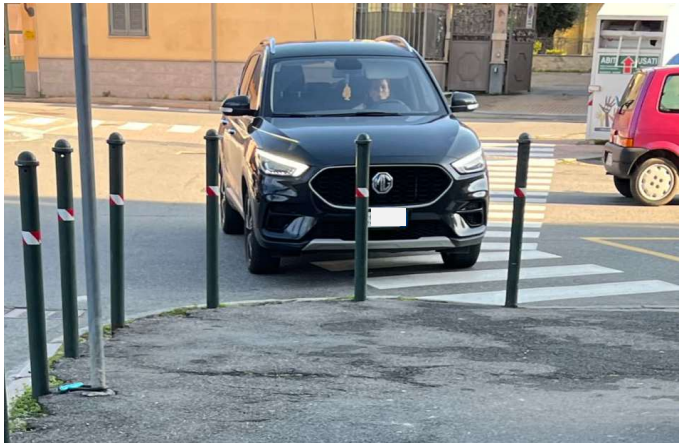


suggestione

Via D'Acquisto

Infanzia Gunetti
Primaria Salvo D'Acquisto
(IC 66 Martiri)

La strada ha una **larghezza limitata** e la disposizione dei posti auto permette di **creare chicane che contribuiscono alla riduzione della velocità**. L'asse è a senso unico verso sud, è utilizzato in particolare come strada per il transito al fine di raggiungere velocemente corso Allamano.
La configurazione dell'asse non ostacola la **sosta in doppia fila**, nonostante una disponibilità di parcheggi in prossimità.
Lungo l'asse sono presenti passi carrabili e attività commerciali.
L'accesso verso la scuola D'Acquisto e via Perotti avviene tramite il giardino, sprovvisto di percorsi accessibili.



Possibile soluzione

Via D'Acquisto

Al fine di **limitare il traffico locale di passaggio davanti alla scuola**, per evitare che la strada venga utilizzata come asse di transito verso sud, potrebbe essere limitato l'accesso ai soli residenti attraverso controllo con ZTL continua, permettendo così l'accesso ai passi carrabili e alle abitazioni. **L'attraversamento sarebbe garantito a biciclette e pedoni**.
Il ridisegno della sezione stradale in corrispondenza della scuola, e sulla porzione parallela dell'asse di via Perotti ripensata a senso unico, permetterebbe di **migliorare la disponibilità, la qualità e la sicurezza degli spazi pedonali** durante gli orari di ingresso e uscita.
La chiusura al traffico tramite ZTL **potrebbe evolvere in una area pedonale in senso stretto**, garantendo quindi l'accesso ai soli autorizzati, tra cui i residenti che devono accedere ai passi carrabili. Lo scenario di apertura del tratto mancante di via Cotta renderebbe questo intervento ancora più utile, sebbene non sia necessario per poter attuare modifiche alla circolazione lungo via D'Acquisto, secondo quanto emerso dal modello di traffico, all'interno del quale il traffico di attraversamento è reindirizzato su altri assi.

L'attuazione della ZTL o dell'area pedonale dovrà essere accompagnata da interventi di **segnaletica** efficace per indirizzare gli automobilisti verso i parcheggi più vicini nonché **eliminare le barriere architettoniche nei percorsi tra quest'ultimi e gli ingressi scolastici**.
In particolare, l'accessibilità alla scuola D'Acquisto è ridotta a causa dell'assenza di un percorso adatto dalla via, attualmente limitato a una traccia sterrata all'interno del giardino, che dovrebbe essere adeguata.
Il collegamento privilegiato dai pedoni tra i parcheggi di via Gaber e via D'Acquisto è un percorso sterrato che attraversa un'area privata.

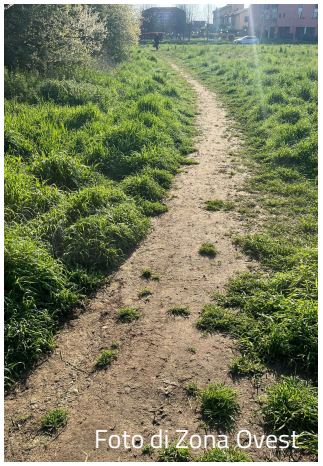
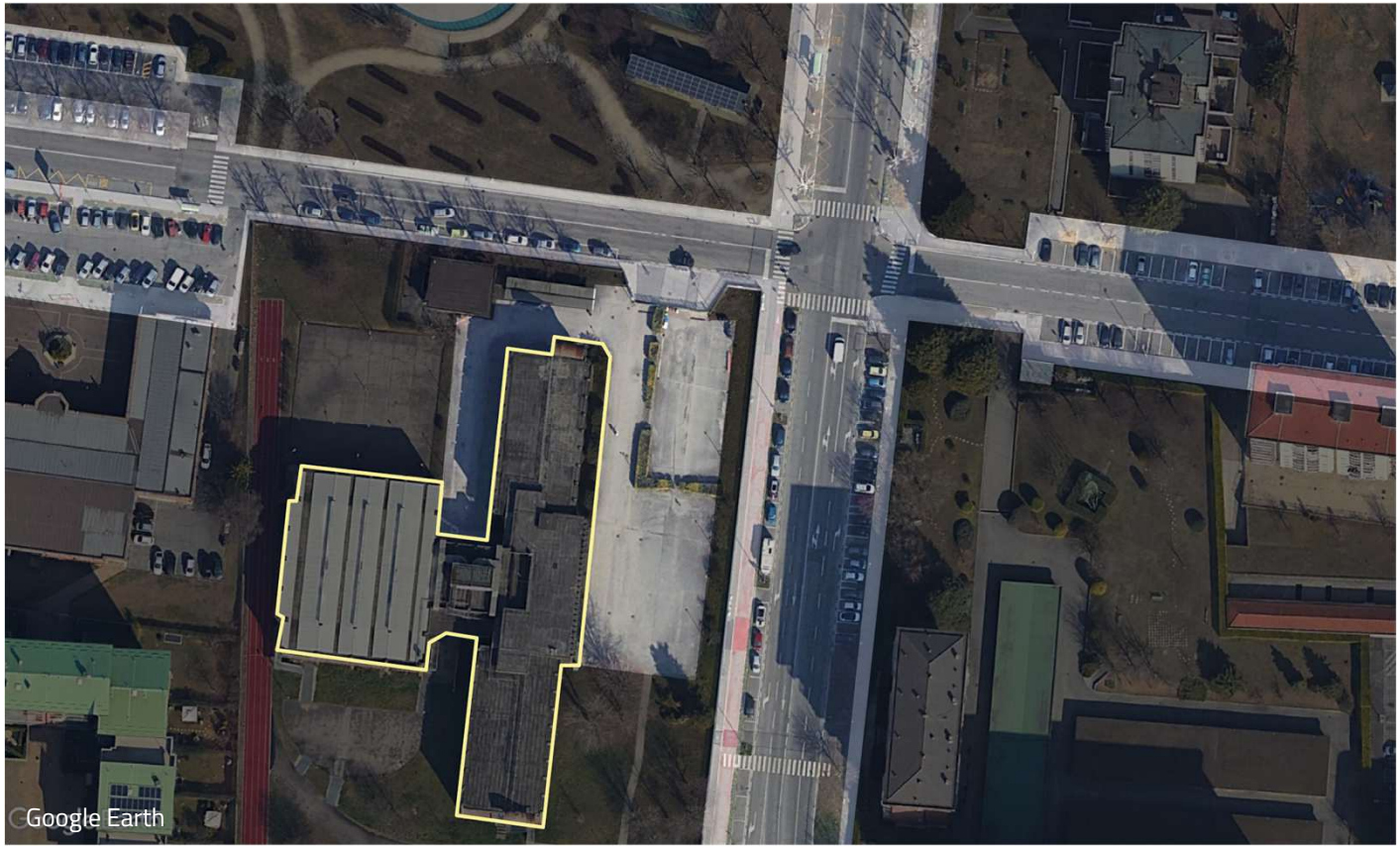


Foto di Zona Ovest

Via Olevano

Secondaria I grado 66 Martiri
(IC 66 Martiri)

La strada ha una larghezza rilevante. Via Olevano separa la scuola dal parco Aldo Moro. L'asse è a doppio senso di marcia e è utilizzato dalla linea 76 in direzione est in partenza dal capolinea.
La scuola è dotata di **ampi spazi aperti interni**, attualmente asfaltati e poco valorizzati, che potrebbero essere rigenerati al fine di **promuovere un migliore utilizzo da parte degli studenti**, soprattutto durante i periodi più caldi dell'anno.
L'accesso principale della scuola si trova su via Olevano, ma vi è un accesso secondario di dimensioni minori sul lato sud della recinzione perimetrale.
A differenza del tratto corrispondente alla scuola, dotato di ampi spazi, si evidenziano **criticità lungo via Olevano in direzione di via Perotti, dove la sezione stradale si riduce, e in particolare lo spazio destinato ai pedoni**, fonte di rischio durante gli orari di uscita dalla scuola, durante i quali gli studenti utilizzano la carreggiata stradale in mancanza di marciapiedi adeguati.



Possibile soluzione

Via Olevano

- **Gli spazi interni potrebbero essere riprogettati con l'inserimento di verde, arredo e posteggi per bici** al fine di migliorare la qualità della strada e promuoverne un uso più attivo durante tutti i periodi dell'anno.
- **Azioni di moderazione del traffico** potrebbero essere messe in campo lungo via Olevano. Un'azione di **moderazione della velocità** è da includere anche lungo corso Fratelli Cervi.
- Un'azione consigliabile di più ampia scala riguarda il tratto orientale dell'asse, in direzione di via Perotti, dove emerge la necessità di ampliare la porzione di sezione stradale da dedicare ai pedoni. Tra via Mameli e via Fratelli Bandiera, e tra via Fratelli Bandiera e la Casa di Carità può essere valutata la **messa a senso unico e un'estensione dei marciapiedi** con un miglioramento dello spazio pubblico.
- Gli studenti, inoltre, hanno proposto una **riorganizzazione della regolazione semaforica in modo da creare un'unica fase di verde per tutti i pedoni in tutte le direzioni**, al fine di migliorare la sicurezza stradale in corrispondenza degli attraversamenti.
- Per evitare la sosta irregolare di automobili su via Olevano in corrispondenza degli orari scolastici, è da **valutare con la scuola l'apertura del varco sul lato sud della recinzione**, favorendo così la sosta o la fermata di veicoli all'interno del parcheggio localizzato all'intersezione tra corso Cervi e corso King, accompagnando la misura con misure volte a ridurre la sosta irregolare e la fermata lungo via Olevano. Questa misura comporta **un'attenzione particolare all'attraversamento pedonale in corrispondenza dell'accesso alla scuola**, ed è consigliabile mantenere come accesso principale quello su via Olevano, per favorire l'accessibilità pedonale e ciclabile dal quartiere.

Ingresso nord

Potenziale nuovo ingresso a sud

Via Don Caustico

Infanzia Luxemburg
(IC 66 Martiri)
Primaria Ciari
(IC 66 Martiri)

La strada riveste attualmente **un ruolo rilevante per la circolazione veicolare del quartiere**, inoltre:

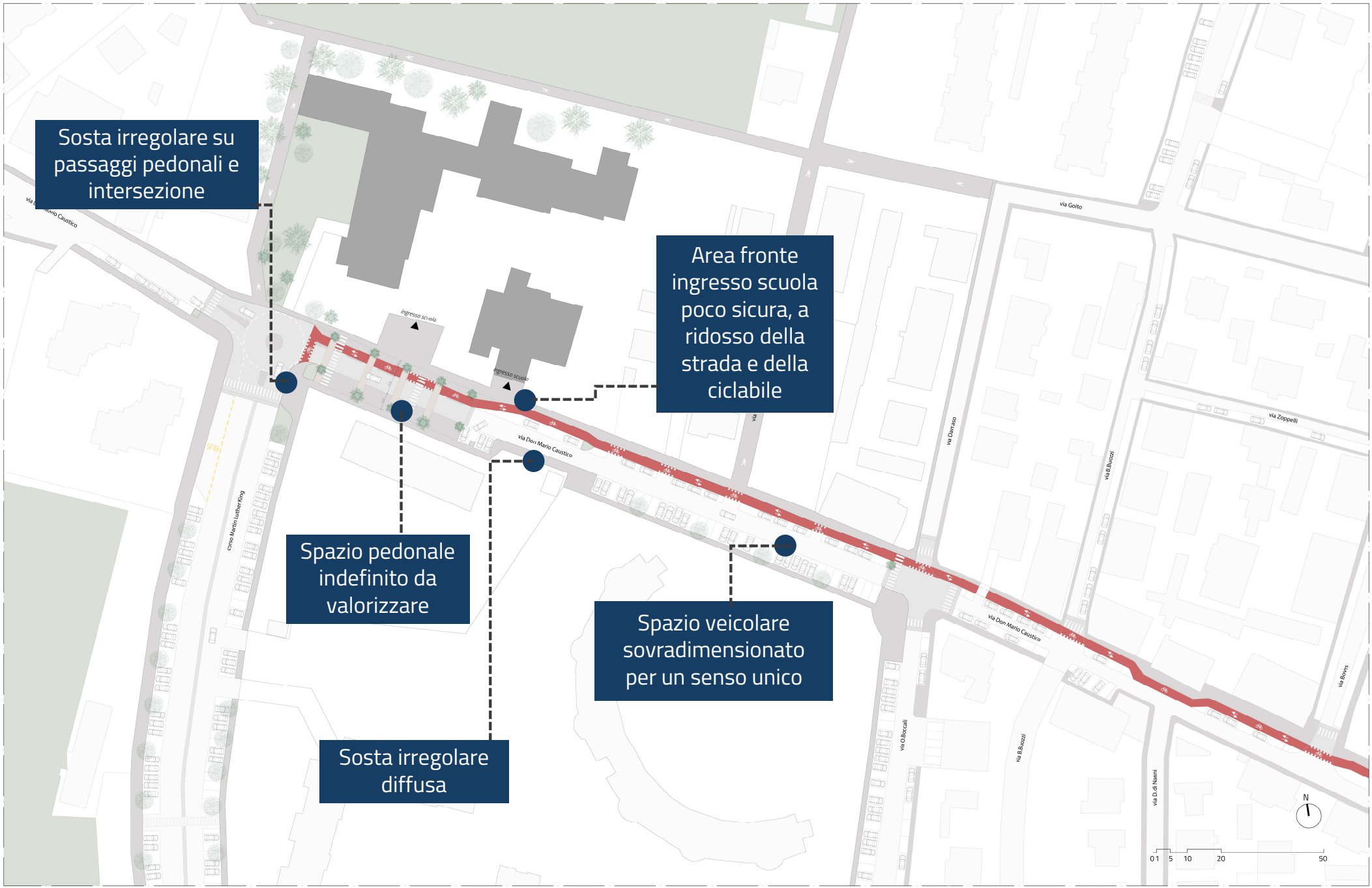
- Transitano e effettuano fermata la **linee GTT 44 e 76**, solo in direzione ovest, mentre nella direzione opposta transitano lungo corso King e via Galimberti;

- Un'azienda richiede **l'accesso veicolare** alla via per il **carico/scarico.**

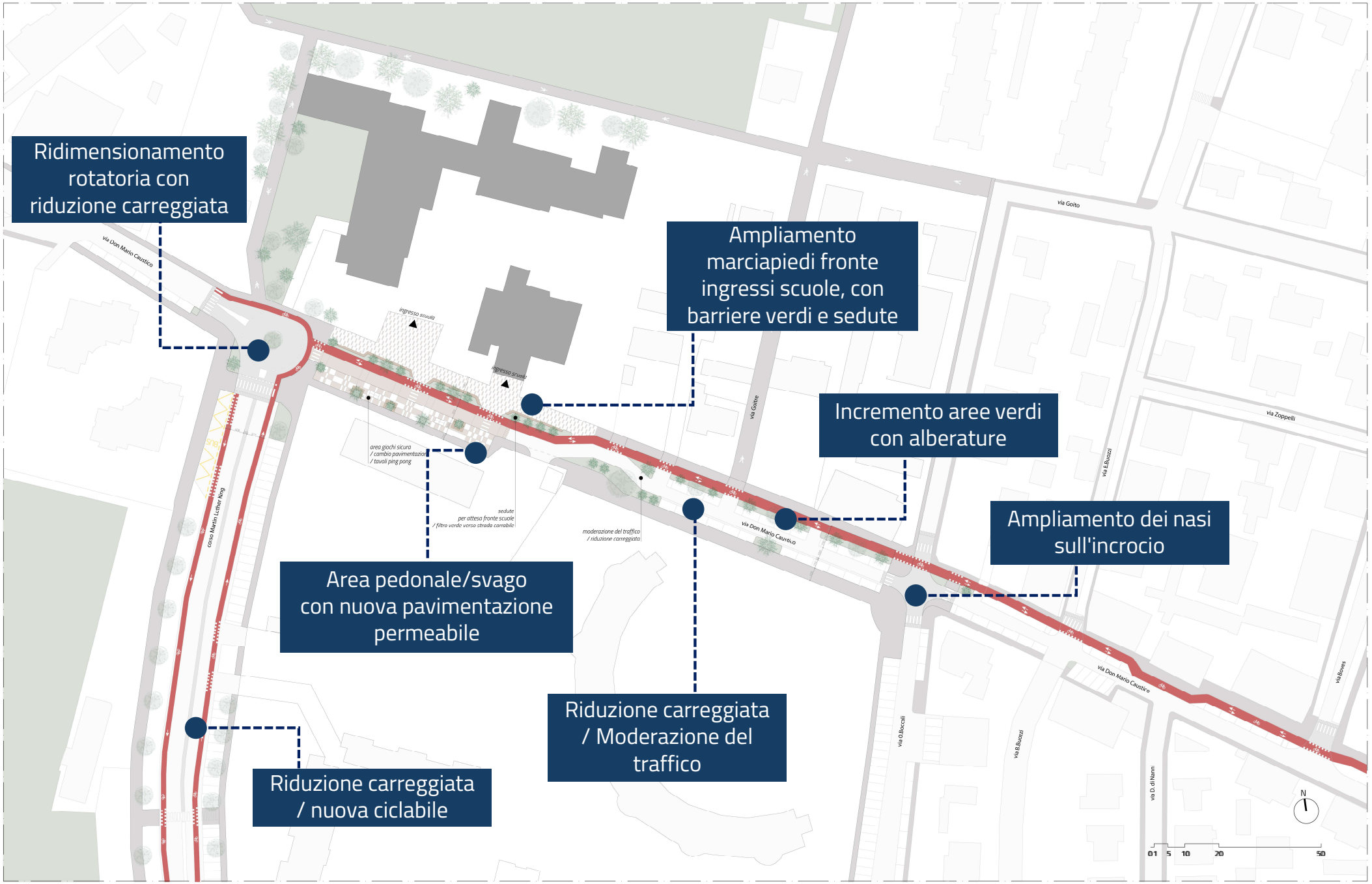
Lungo l'asse si trova una **ciclabile bidirezionale sul lato nord**, che ha ricevuto un finanziamento FESR 2021-2027 nell'ambito del bando «PieMonta in bici» (all'interno del progetto dell'infrastruttura ciclabile di collegamento tra Rivoli, Collegno e Grugliasco) per essere adeguata e messa in sicurezza: in particolare, non è attualmente presente uno spazio libero tra la ciclabile e i posti auto, elemento di pericolo in caso di apertura porte. Al momento della stesura del piano avviene **una chiusura del tratto stradale** da parte della **polizia locale**. Si rileva tuttavia una problematica rispetto alla **sosta irregolare**, anche al di fuori degli orari di chiusura dell'asse, ma legata al flusso veicolare per l'accesso alla scuola, in particolare lungo via Don Caustico e in corrispondenza della rotatoria con corso King.
Un intervento di moderazione del traffico o chiusura dell'asse è sostenuto da parte del Consiglio di Istituto.
La chiusura del tratto stradale tramite la creazione di una **ZTL con controllo elettronico degli accessi** permetterebbe di **sanzionare i veicoli non autorizzati** durante le ore di chiusura, permettendo il transito esclusivo a mezzi pubblici e di soccorso e ai veicoli autorizzati. L'inserimento di telecamere dovrebbe avvenire insieme a **un'azione congiunta di miglioramento dello spazio pubblico e di moderazione del traffico.**

In base alle modifiche alla circolazione previste dal piano, via Don Caustico assumerebbe il carattere di **strada locale**, volta esclusivamente al servizio delle residenze e delle attività collocate lungo l'asse. Il **traffico di attraversamento e distribuzione, compreso il transito delle linee di autobus, verrebbe deviato** verso via Galimberti e via King, come già avviene nella direzione ovest-est, rinforzando il nuovo percorso e permettendo di modificare la funzione e la configurazione spaziale di via Don Caustico. La deviazione del trasporto pubblico, sebbene sia stata condivisa e recepita nelle ipotesi del piano sviluppato da Città Metropolitana non è da considerarsi immediatamente attuabile al momento di stesura del piano.
La chiusura come ZTL potrebbe **evolvere in una strada pedonale**, tramite successivi studi più approfonditi, e tenendo conto delle esigenze dell'attività produttiva, al fine di migliorare la sicurezza stradale e la vivibilità degli spazi. Una riconfigurazione della rotonda con corso King sarebbe in tal caso opportuna.

Stato di fatto



Ipotesi di progetto



Possibile soluzione

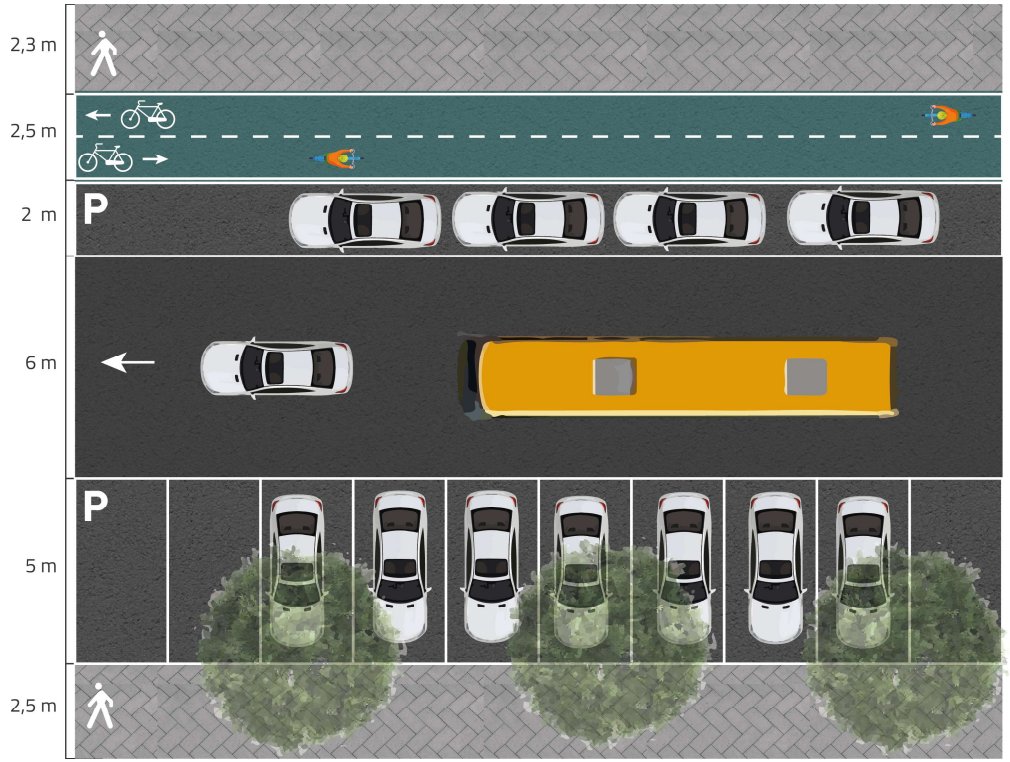
Via Don Caustico

Nel caso di installazione di una ZTL, oltre alla **chiusura durante le fasce orarie critiche**, al fine di **ridurre la possibilità di parcheggiare in modo irregolare**, è possibile **ridurre la larghezza della corsia veicolare**, dedicando lo spazio ottenuto a diverse funzioni:

- **La creazione di un franco tra la ciclabile e i posti auto**, al fine di permettere l'apertura delle portiere in sicurezza
- **La disposizione dei posti auto lungo la fascia sud a lisca di pesce** o a nastro, al fine di ridurre lo spazio necessario per la manovra di ingresso/uscita dei posti auto, che potrebbe essere irregolarmente utilizzato per la sosta in doppia fila
- **La creazione di fasce verdi**, in particolare per fornire maggior respiro alle alberate

Una modifica dell'andamento della corsia veicolare, ad esempio inserendo chicane, può essere valutata tenendo conto del passaggio di autobus, fino a che questo non venga deviato su via Galimberti e corso King.

stato attuale



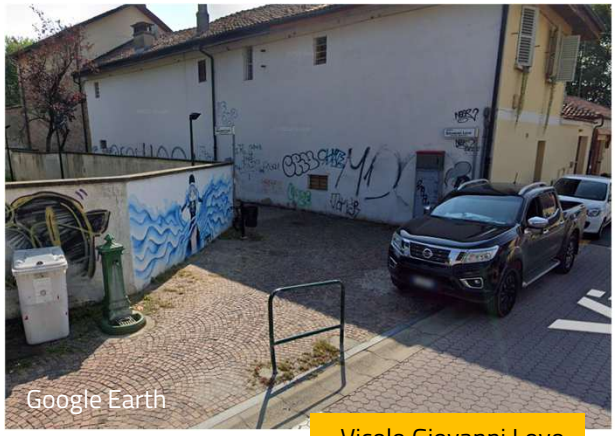
possibile ridisegno

Via Perotti

Via Perotti è attualmente un **asse centrale per la circolazione cittadina**, lungo la direttrice nord-sud. L'asse è utilizzato in entrambi i sensi dalla linea GTT 17 e da alcune corse delle linee 38 e 97.
Rispetto a via Spanna, via Perotti presenta **marciapiedi più larghi**, sebbene le condizioni di traffico siano comunque critiche.
L'accesso della scuola la Salle è situato su via Perotti, l'accesso della scuola D'Acquisto non è direttamente su quest'ultima, ma sul vicolo pedonale Lovo e si affaccia sull'**attraversamento pedonale** collocato su una piattaforma rialzata, **utile per ridurre le velocità veicolari** di questo tratto rettilineo. Tuttavia, lo spazio pedonale a disposizione è ridotto, sebbene il vicolo confluisca verso est nell'area verde di via D'Acquisto.

La chiusura al traffico in corrispondenza delle scuole di via Perotti, particolarmente trafficata e con spazi ridotti per i pedoni**, risulta allo stato attuale difficile da attuare.**

Ingresso scuola la Salle



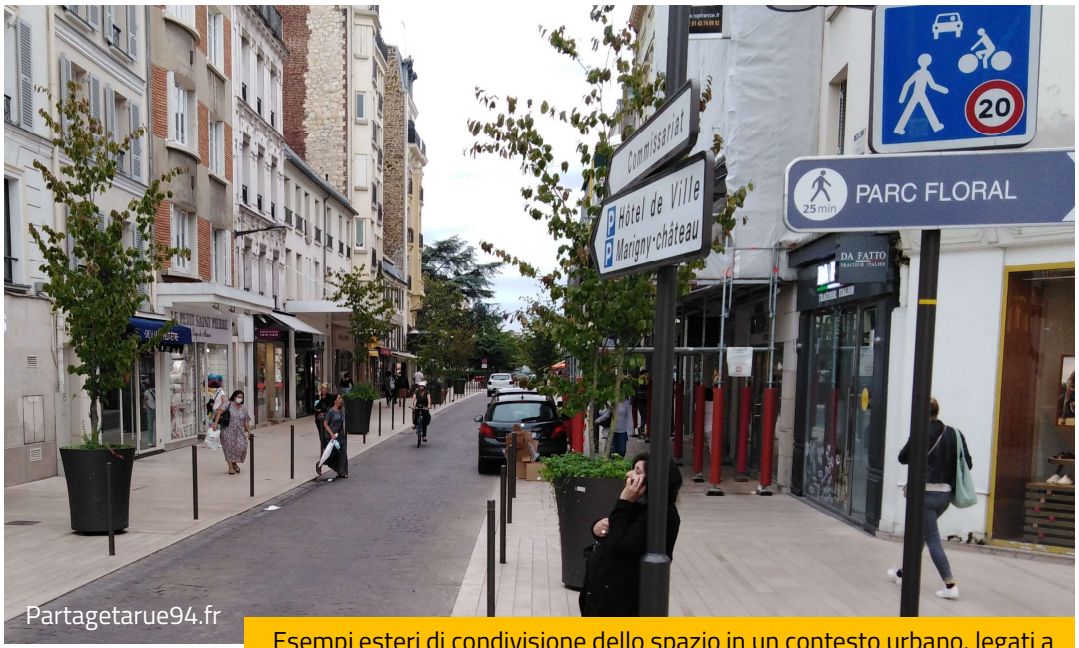
Vicolo Giovanni Lovo

Primaria D'Acquisto
(IC 66 Martiri)
Secondaria I grado La Salle

Possibile soluzione

Via Perotti

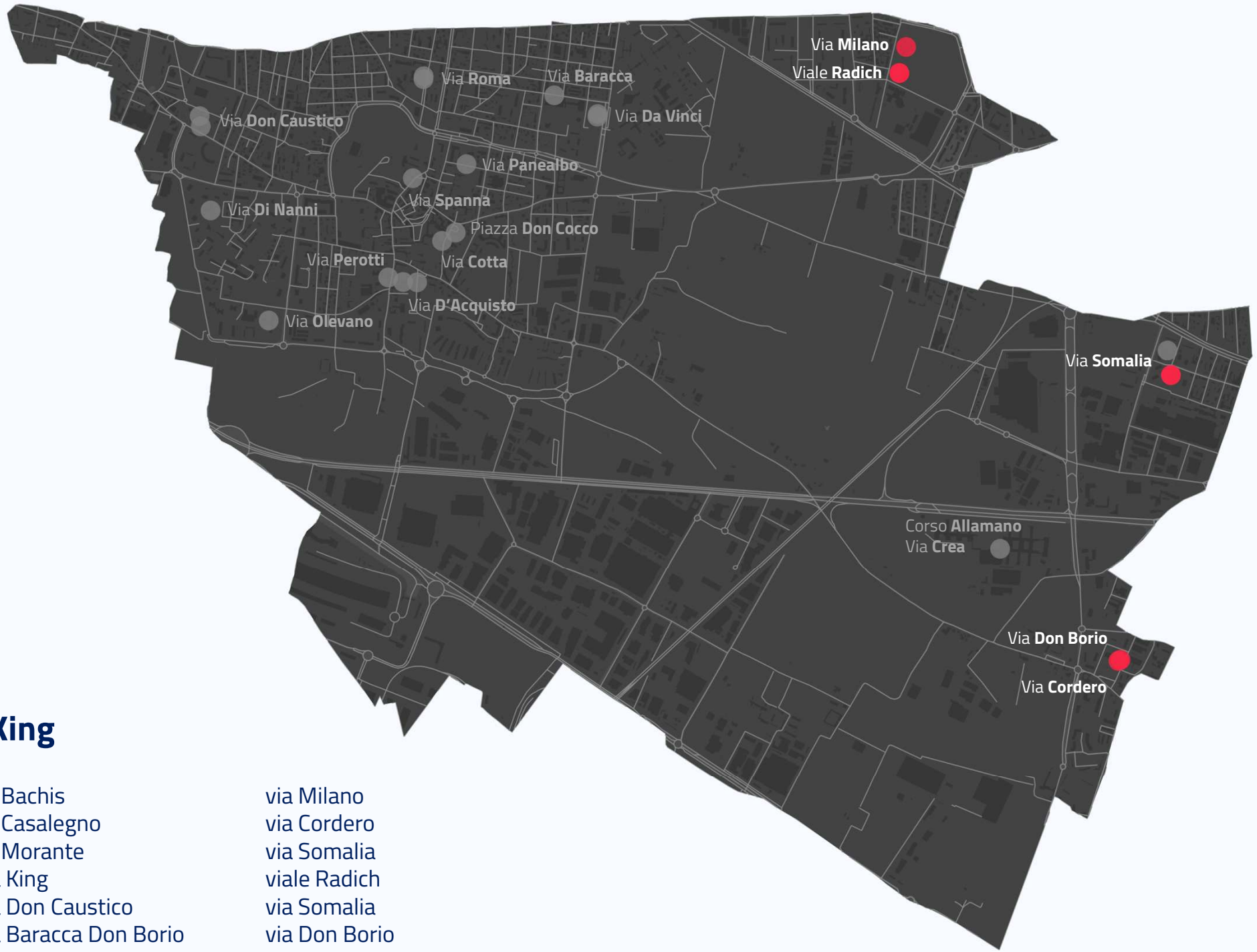
Gli scenari di piano prevedono una **marcata moderazione del traffico nell'area centrale**, al fine di migliorare la qualità della vita e l'attrattività del centro storico, migliorando l'accessibilità a piedi pur mantenendo un accesso veicolare dove necessario, partendo dall'istituzione di un **senso unico a tratti alternato lungo l'asse Lupo/Spanna/Perotti**, mantenendo su questo asse un traffico di tipo locale.
La riduzione del traffico potrebbe inoltre permettere un ridisegno dell'asse volto ad **aumentare la superficie dedicata ai pedoni**, che attualmente dispongono di marciapiedi stretti, oltre che a permettere all'asse di diventare una **direttrice principale della rete ciclabile**, nonostante un percorso in sede propria sia di difficile inserimento.
Le scuole collocate lungo l'asse beneficerebbero quindi della riduzione del traffico di attraversamento e dell'aumento di spazi sicuri per i pedoni.



Esempi esteri di condivisione dello spazio in un contesto urbano, legati a una forte diminuzione della rilevanza dell'asse per il traffico urbano

D8

4. IC King



IC King

Infanzia Bachis	via Milano
Infanzia Casalegno	via Cordero
Infanzia Morante	via Somalia
Primaria King	viale Radich
Primaria Don Caustico	via Somalia
Primaria Baracca Don Borio	via Don Borio
Secondaria I grado Levi	viale Radich

Viale Radich

Primaria King
(IC King)
Secondaria I grado Levi
(IC King)

Nell'attuale organizzazione della circolazione, l'asse di viale Radich ha un ruolo importante per la viabilità cittadina, essendo collocato lungo la direttrice est-ovest verso Torino, anche per il TPL, con le linee GTT 64 e 76. Lo spazio stradale è **a raso, con marciapiedi e corsie veicolari allo stesso livello**, separate da una fascia di verde e da dissuasori di cemento, e è presente un attraversamento pedonale rialzato di altezza ridotta. Gli incontri di quartiere durante la fase di progettazione partecipata hanno evidenziato un **problema di sicurezza in corrispondenza delle scuole localizzate tra viale Radich e via Milano**, legato a manovre irregolari e alte velocità. Mentre su via Milano un'azione di ridisegno può permettere di limitare la velocità e la sosta irregolare, risulta più difficile inserire ulteriori misure di moderazione del traffico lungo l'asse di viale Radich, a meno di non deviare permanentemente il traffico, anche parzialmente, o di ridisegnare completamente lo spazio.

Possibile soluzione

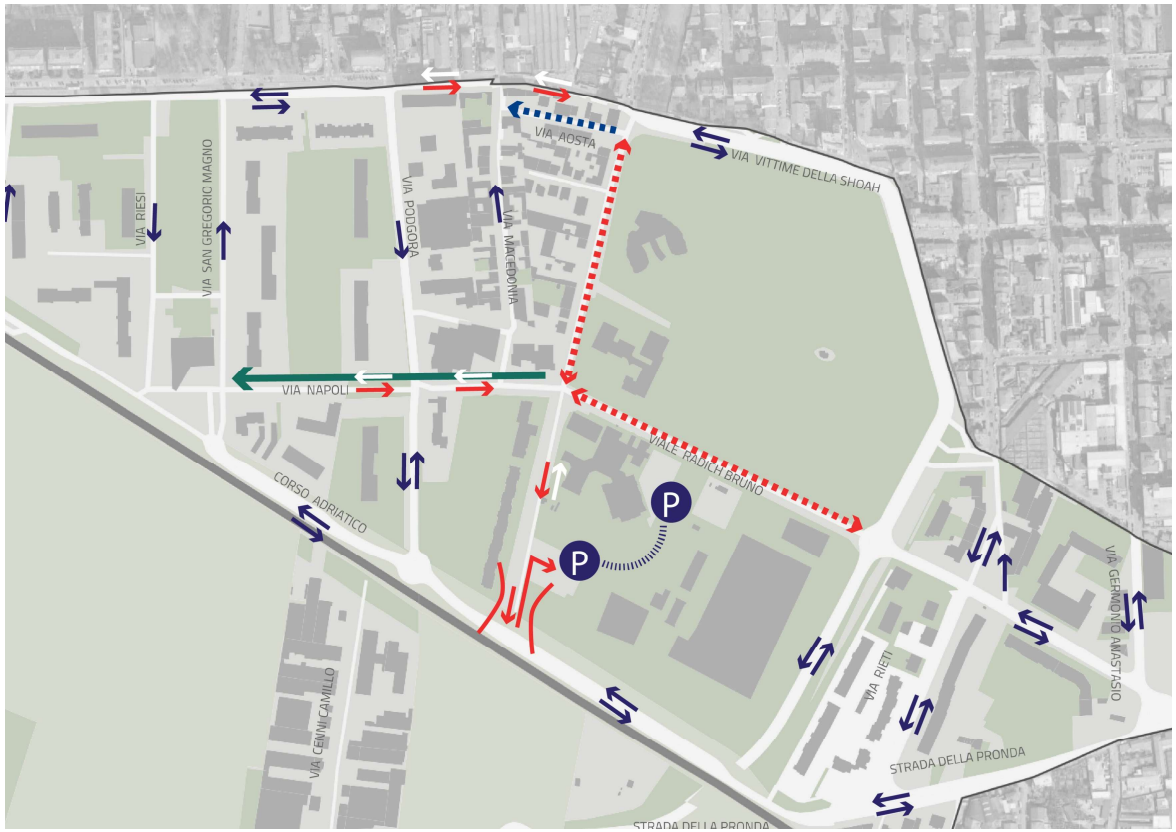
Viale Radich

Il nuovo piano di circolazione del quartiere Paradiso classifica viale Radich come asse locale, valorizzandone la configurazione di viale alberato tra le scuole, il centro sportivo e il parco, migliorando le condizioni di sicurezza e vivibilità.
Al fine di agire immediatamente sulla sicurezza stradale, il piano propone **una limitazione degli accessi veicolari tramite la creazione di una ZTL** lungo **viale Radich**, tra via Milano e via Vittime della Shoah, e lungo **via Milano** (tratto nord) , tra viale Radich e via vittime della Shoah. Il transito verrebbe garantito al **TPL,** oltre ai mezzi di soccorso o di persone disabili.
Tale piano per la circolazione è stato valutato tramite la simulazione di traffico illustrata del documento D3.

Queste misure sono inserite all'interno di uno scenario di piano che prevede contemporaneamente altri interventi, quali

- il **collegamento dei parcheggi** tra viale Radich e via Milano, con la restrizione dell'accesso da via Milano
- l'**apertura di un varco veicolare** tra via Milano e corso Adriatico, a doppio senso solamente fino al parcheggio
- la **riorganizzazione dei sensi di marcia** nel quartiere

La ZTL, inoltre, potrebbe evolversi a lungo termine verso una pedonalizzazione totale dell'asse, al fine di migliorare stabilmente le condizioni di sicurezza e vivibilità della strada scolastica.

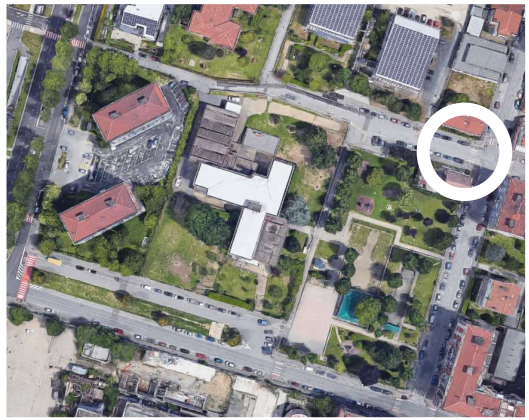


Legenda

- Senso unico invariato
- Doppio senso invariato
- Strada chiusa alla circolazione eccetto residenti - invariata
- Strada chiusa alla circolazione o senza uscita
- Senso unico invertito
- Nuovo senso unico
- ZTL - accesso consentito solo a residenti e autorizzati
- corsia riservata a TPL

Via Somalia est

Attualmente via Somalia è una **strada senza uscita**, poiché la porzione ovest verso via di Vittorio è un'area pedonale, l'unico accesso veicolare alla via deve essere garantito per i mezzi della Croce Rossa. La delimitazione del tratto pedonale, tuttavia, è **identificata solo da segnaletica verticale**, mentre la configurazione dello spazio non suggerisce una delimitazione dello spazio veicolare, rendendo difficile scoraggiare il transito e la sosta di auto, soprattutto durante gli orari di ingresso/uscita delle scuole.
Gli **spazi per la sosta e la circolazione non sono delimitati chiaramente**, generando **un'area poco sicura e vivibile soprattutto durante gli orari di accesso alle scuole**. Mentre la scuola dell'infanzia si trova all'interno dell'area pedonale, la scuola primaria ha il proprio ingresso all'interno del giardino a sud, e dispone quindi di ampi spazi pedonali.
Nel complesso si trova anche **l'ENAIP**.



Infanzia Morante
(IC King)
Primaria Don Caustico
(IC King)
ENAIP

Possibile soluzione

Via Somalia

Per evidenziare il **divieto di accesso ai veicoli a motore** e per **migliorare l'attrattività degli spazi**, sarebbe ideale promuovere e attivare interventi tattici di segnaletica e valorizzazione dell'area pedonale, ad esempio tramite pratiche di **urban painting sulla pavimentazione in asfalto e l'inserimento di arredo urbano.**

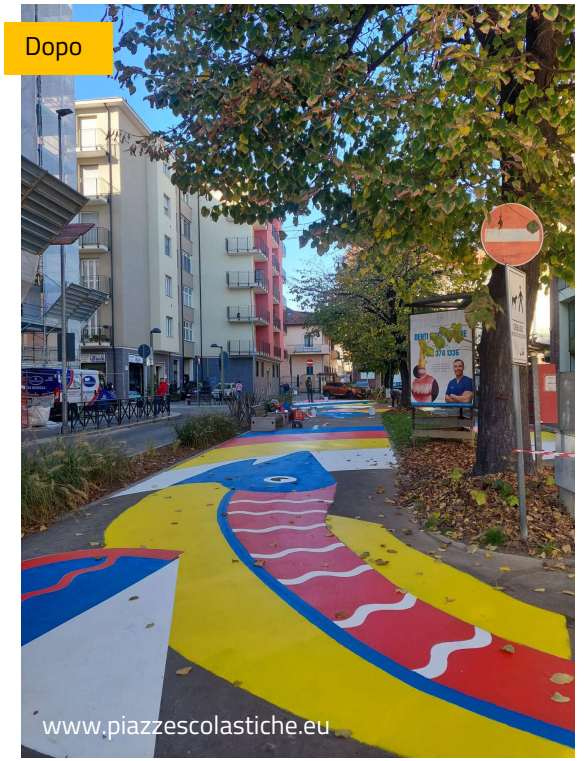
Inoltre, il tratto aperto al traffico potrebbe essere riorganizzato, includendo nella progettazione gli **stalli per la sosta**, al fine di evitare che l'area venga utilizzata solo per l'accompagnamento di bambini in auto, date le dimensioni ridotte del piazzale.
Il progetto potrebbe includere, infine, l'estensione dell'area pedonale fino a via Bengasi, garantendo sempre l'accesso alla Croce Rossa e ai passi carrabili dei residenti.

Prima

Dopo

Prima

Dopo



Esempi di interventi tattici di pedonalizzazione strade

Via Somalia sud

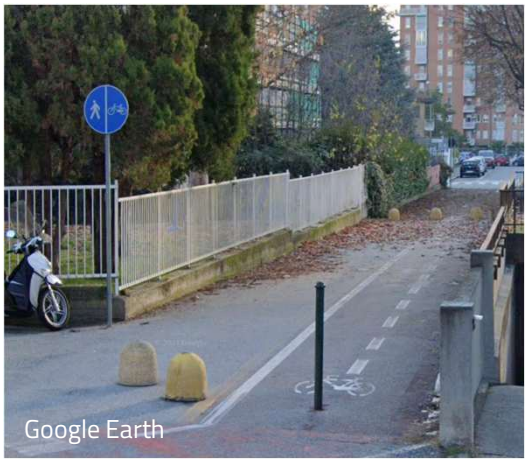
(Alfieri)

Infanzia Morante
(IC King)
Primaria Don Caustico
(IC King)
ENAIP

Via Alfieri dispone **di un breve tratto di controviale** sul lato sud, in corrispondenza della scuola, facente parte di via Somalia. Il tratto stradale è utilizzato esclusivamente come **parcheggio,** avendo un **ruolo secondario per la circolazione stradale.** La chiusura del controviale costituirebbe **un'opportunità per riqualificare gli spazi nei pressi della scuola,** creando una grande **isola ciclo-pedonale sicura**, sebbene l'intervento non risulti strettamente prioritario per gli ingressi scolastici, che avvengono all'interno dell'area verde contigua.

Via Cordero

La strada, parallela a via Don Borio, ha una **rilevanza locale**. La sua totale interruzione al traffico veicolare sarebbe difficoltosa a causa dell'**elevato numero di passi carrabili posizionati lungo l'asse.**
Attualmente è presente una pista ciclabile che raggiunge l'ingresso alla scuola, e che segue una direttrice est-ovest attraversando la via a nord rispetto all'edificio.
Lo **spazio veicolare** della strada risulta particolarmente **sovradimensionato,** risultando inefficace sia a **contrastare la sosta irregolare** durante le fasce orarie di entrata e uscita dalla scuola, sia a garantire la sicurezza dei pedoni sugli attraversamenti non segnalati a sufficienza.



Infanzia Casalegno
(IC King)

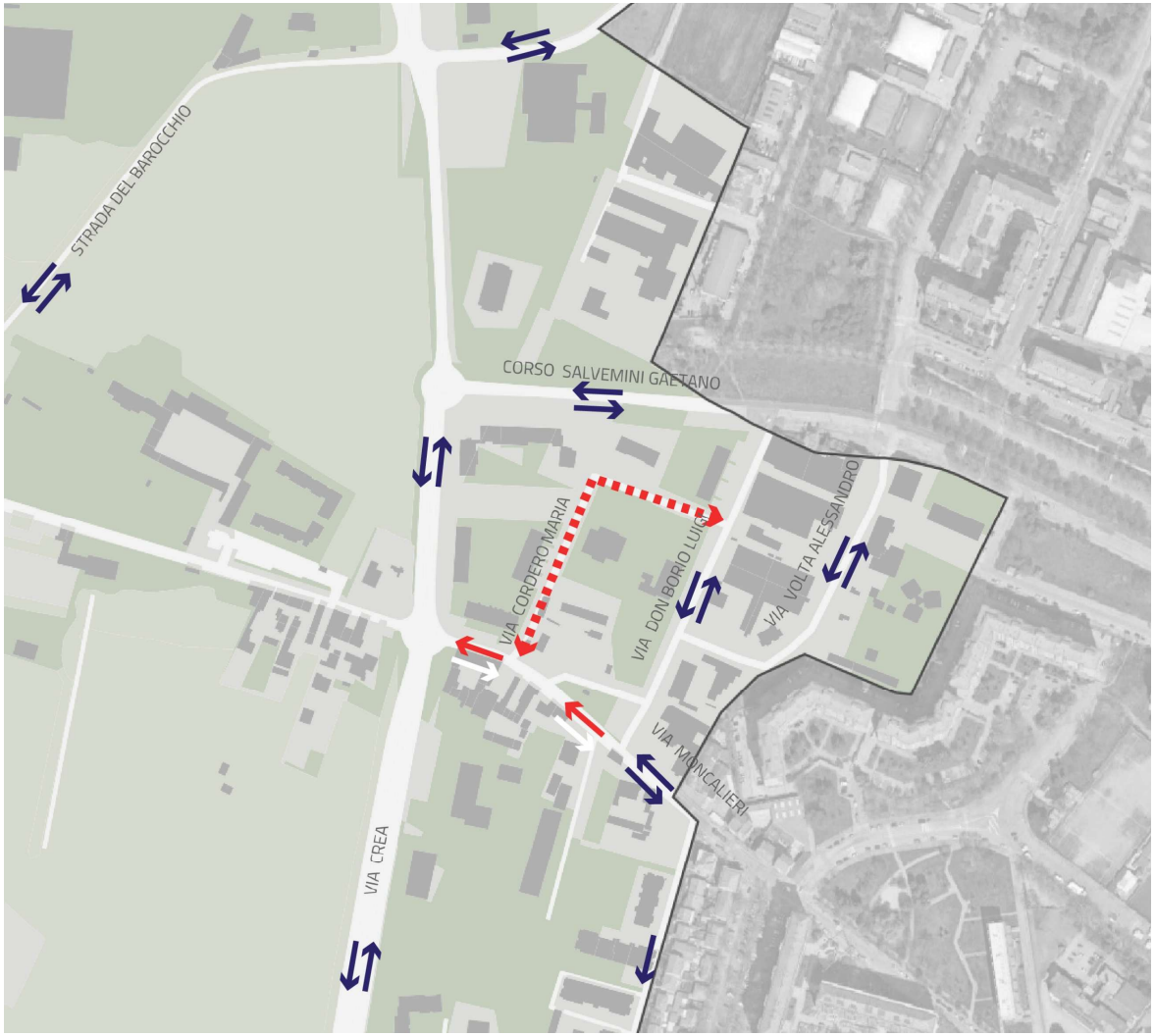
Possibile soluzione

Via Cordero

Al fine di **limitare l'accesso veicolare al traffico** locale, la percorribilità dell'asse potrebbe essere **interrotta** tramite l'istituzione di una **ZTL**, ad eccezione dei residenti, dei mezzi di soccorso e di persone con disabilità, permettendo l'accesso ai passi carrabili e ai garage privati, ma evitando che la strada venga utilizzata l'attraversamento veicolare del quartiere.

Al contrario, **la viabilità sarebbe garantita** per la **mobilità attiva,** biciclette e pedoni.
La strada, inoltre, rimarrebbe a doppio senso di circolazione, garantendo il flusso dei veicoli dei residenti proveniente da entrambi gli accessi.

Un **ridisegno dello spazio** in corrispondenza della scuola permetterebbe di migliorare la disponibilità di **aree sicure e di qualità** per l'attesa durante gli orari di ingresso e uscita.



Legenda

- Senso unico invariato
- Doppio senso invariato
- Strada chiusa alla circolazione eccetto residenti - invariata
- Strada chiusa alla circolazione o senza uscita
- Senso unico invertito
- Nuovo senso unico
- ZTL - accesso consentito solo a residenti e autorizzati
- corsia riservata a TPL

Via Don Borio

Primaria Baracca Don Borio
(IC King)

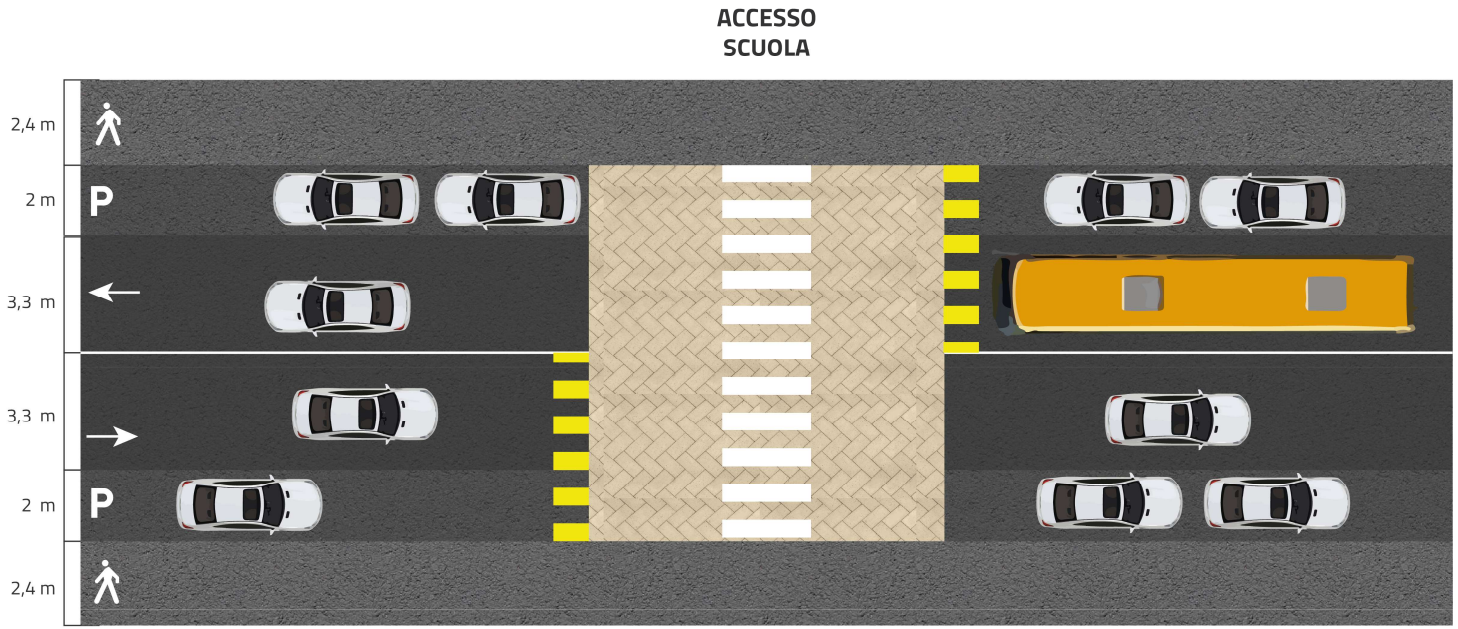
La carreggiata di via Don Borio risulta **sovradimensionata** per la sua funzione stradale e geometricamente rettilinea, inducendo **picchi di velocità veicolare** e **sosta irregolare**, a causa di spazi residuali non definiti in modo chiaro.
Lungo l'asse transita la linea di TPL GTT 44 solo in direzione sud, per raggiungere il capolinea in corrispondenza dell'incrocio con via Moncalieri, e la linea speciale 98 in entrambi i sensi di marcia. Entrambe le linee non hanno un'alta frequenza di passaggio.
Pur essendo collocato in posizione centrale nel quartiere Gerbido, l'asse **non costituisce una direttrice di attraversamento fondamentale**, a differenza dalle vie Moncalieri e Crea e corso Salvemini.

Viene presentata di seguito un'**ipotesi di ridisegno dell'asse** con l'obiettivo di rendere più visibili e sicuri **l'attraversamento pedonale** e l'**accesso** all'edificio scolastico, mantenendo comunque il doppio senso di circolazione e la sosta lungo strada.

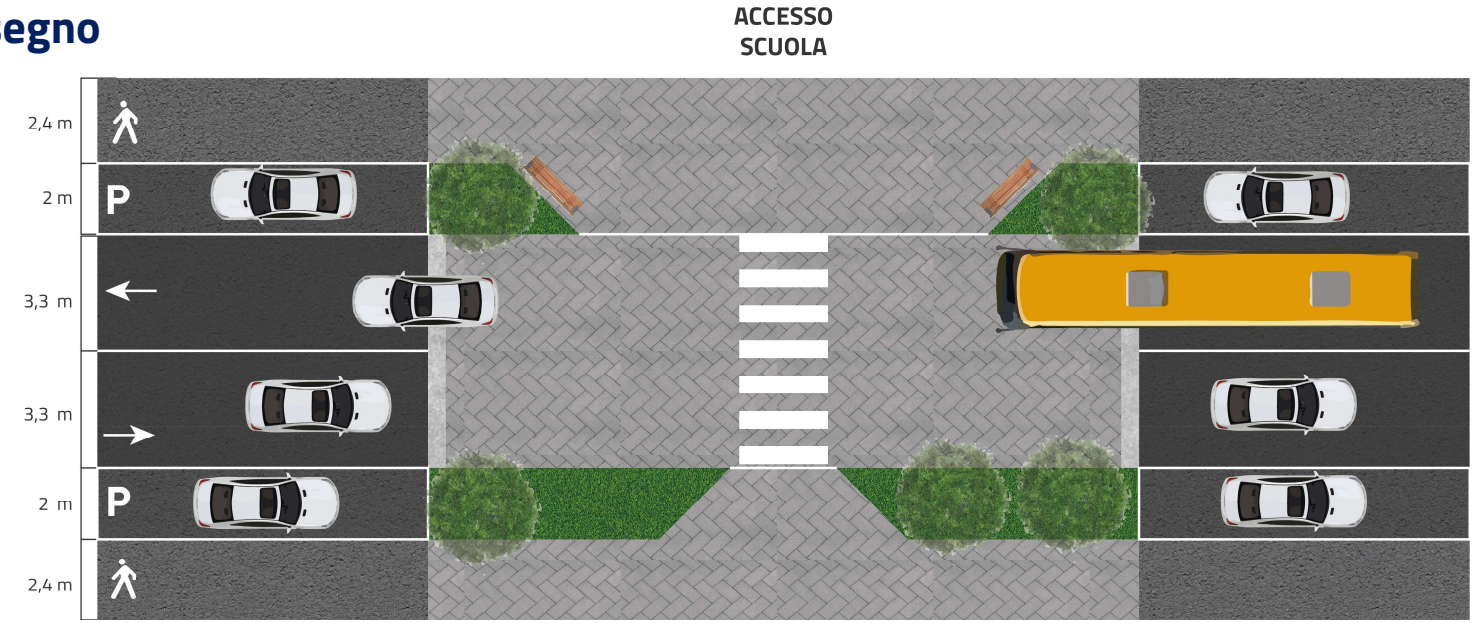
Possibile soluzione

Via Don Borio

stato attuale



possibile ridisegno



Via Milano

Infanzia Bechis
(IC King)

Nel quartiere Paradiso il tema della **sicurezza stradale, soprattutto in corrispondenza delle scuole, è particolarmente sentito**, come emerso dagli incontri partecipativi di quartiere.
La carreggiata stradale di via Milano è **molto larga**, inducendo picchi di **velocità veicolari e sosta irregolare**. Lungo l'asse non transitano mezzi di trasporto pubblico.

Il piano prevede la **messa a senso unico in direzione sud** dell'ultimo tratto, come parte del piano di circolazione volto a indirizzare il traffico di scorrimento verso corso Adriatico.
Parallelamente alla chiusura tramite **ZTL** di viale Radich, dagli incontri con il personale tecnico è emersa l'esigenza di **estendere la chiusura al tratto nord di via Milano,** al fine di amplificare i benefici per studenti e famiglie delle scuole.
Tuttavia, si evidenzia come **azioni di moderazione della velocità** siano necessarie qualunque siano le possibilità di accesso ai veicoli, date le caratteristiche dell'asse.
Un ridisegno dello spazio dovrebbe inoltre tenere conto **della possibilità di un collegamento ciclabile** tra viale Radich e corso Francia, secondo quanto previsto dal piano.

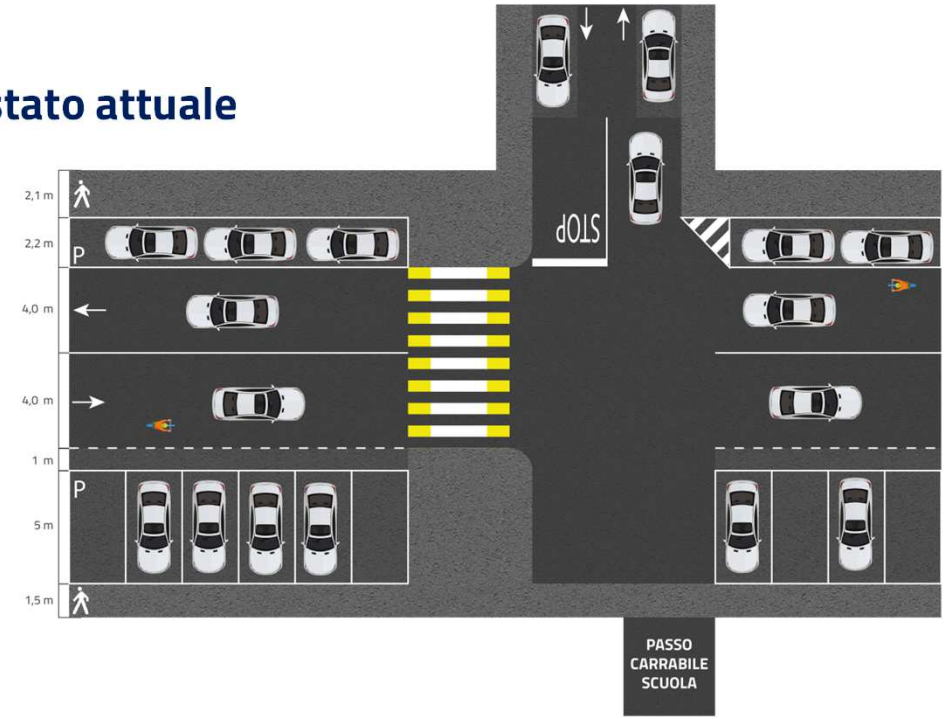
Possibile soluzione

Via Milano

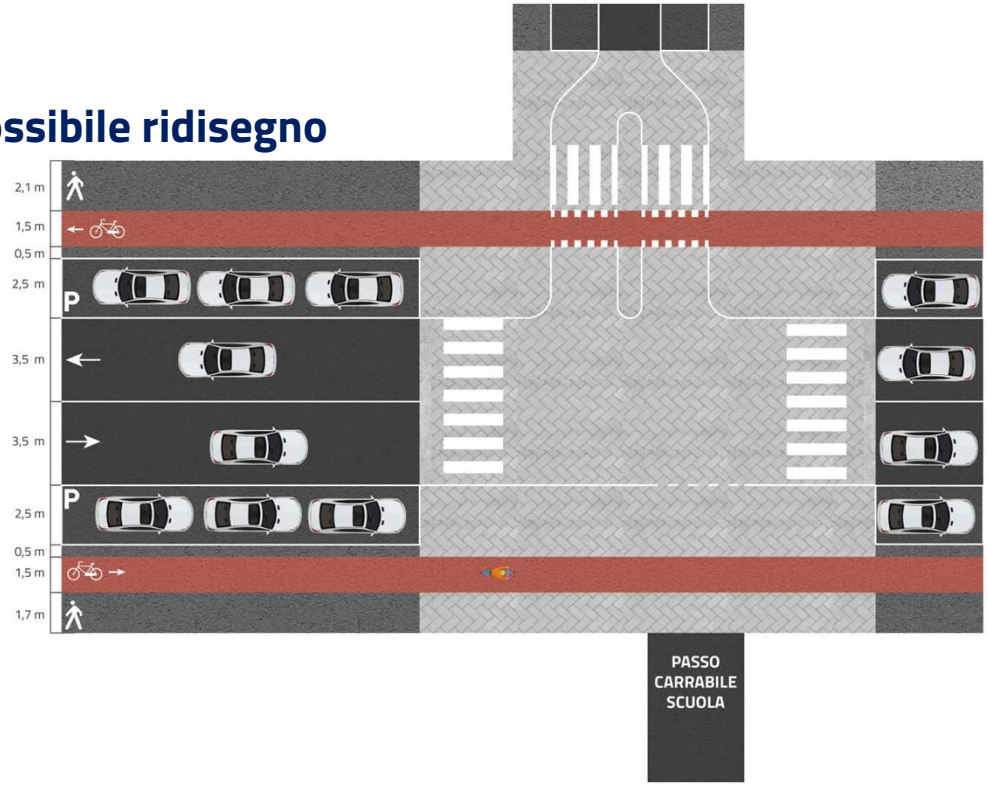
In modo complementare all'eventuale costituzione di una ZTL per i due poli di via Milano e viale Radich, un **intervento di ridisegno dello spazio potrebbe portare ad una riduzione dello spazio veicolare, al fine di moderare la velocità e di contrastare la sosta irregolare**.
Gli schemi di questa pagina mostrano come **l'ampia disponibilità di spazi** permetta di utilizzare in maniera diversa la superficie a disposizione.

Nell'ambito del nuovo piano di circolazione, via Milano verrebbe messa a **senso unico verso nord**, con la funzione di indirizzare il traffico di attraversamento e distribuzione verso gli assi esterni.
La messa a senso unico permetterebbe di **riorganizzare in maniera sostanziale lo spazio pubblico**, permettendo di creare più spazi per pedoni, ciclisti e verde pubblico, oltre a spazi per la socialità. Una riorganizzazione della sosta avverrebbe contestualmente all'elaborazione del nuovo disegno.

stato attuale

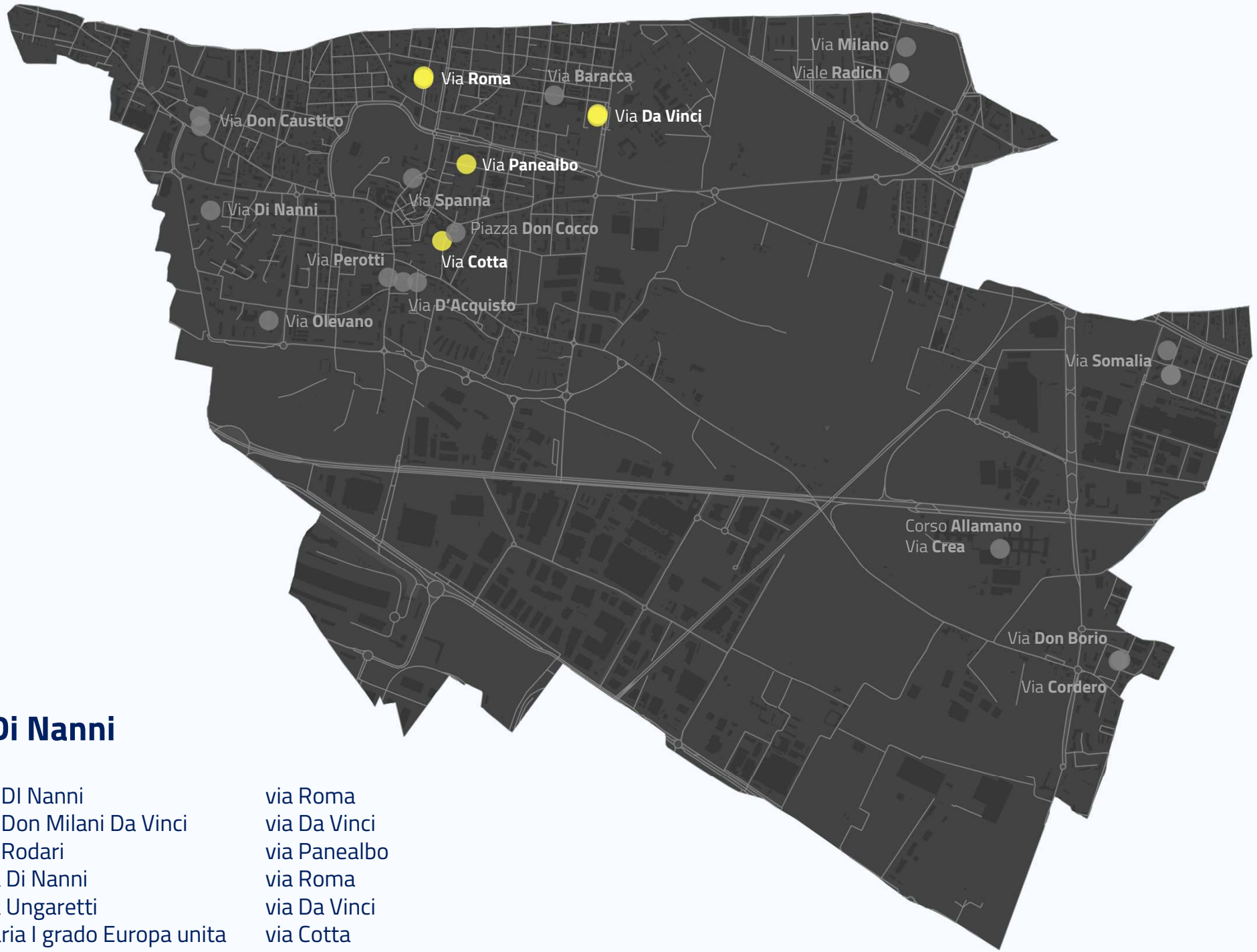


possibile ridisegno



D8

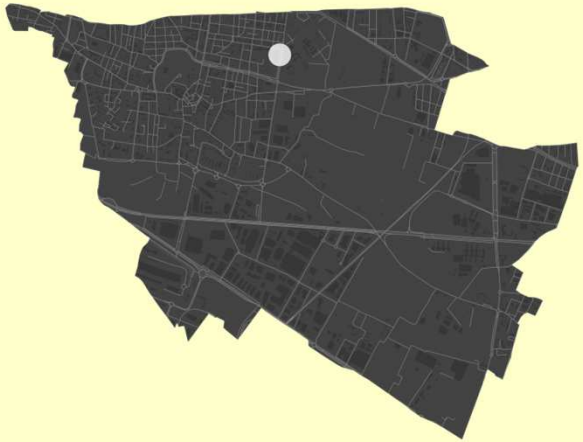
5. IC Di Nanni



IC Di Nanni

Infanzia DI Nanni	via Roma
Infanzia Don Milani Da Vinci	via Da Vinci
Infanzia Rodari	via Panealbo
Primaria Di Nanni	via Roma
Primaria Ungaretti	via Da Vinci
Secondaria I grado Europa unita	via Cotta

Via Da Vinci



N.B. La strada scolastica è stata individuata come potenziale intervento da candidare a Bandi regionali (vedi cap.10)

Infanzia Don Milani Da Vinci
(IC Di Nanni)
Primaria Ungaretti
(IC Di Nanni)
Secondaria I grado Social Hub

Il tratto di controviale di **Via Leonardo da Vinci,** tra via Baracca e corso Torino, presenta alcune criticità:

- Gli studenti della scuola Ungaretti utilizzano molto l'accesso sito in Via Raffaello. Questo comporta una **frammentazione della quantità di automobili in sosta** lungo via Da Vinci e nel parcheggio al fondo di via **General Cantore** e in via **Baracca;**
- Gli studenti della scuola per l'infanzia utilizzano l'accesso su via Leonardo Da Vinci;
- Si segnalano numerose **infrazioni di sosta non consentita su strisce pedonali e in seconda fila,** costituendo un pericolo diffuso in tutta l'area, e soprattutto lungo via Baracca, in prossimità delle carreggiate molto ampie lungo gli spazi veicolari liberi e indefiniti;
- Si segnalano inoltre due iniziative :
    - nella nuova scuola «*Grugliasco Social Hub*» è stato attivato un «patto di collaborazione» per la co-gestione degli spazi interni della scuola;
    - è attivo un servizio quotidiano di **bike to school**.

Possibile soluzione

Via L. Da Vinci

L'intervento proposto, grazie alla chiusura al traffico nel controviale, consentirebbe di creare una **zona scolastica**, aumentando lo spazio dedicato a chi si sposta in bicicletta o a piedi, nonché la **qualità e la sicurezza dello spazio** aperto immediatamente di fronte agli ingressi delle scuole, dove poter ospitare attività didattiche e iniziative di quartiere.

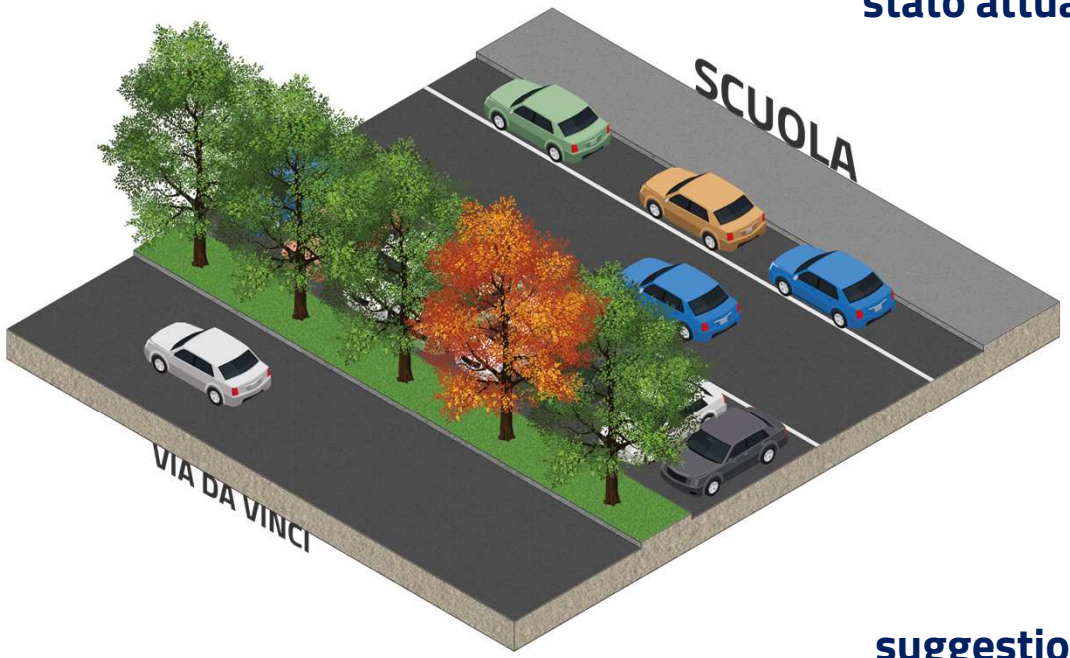
In tal senso, si otterrebbe la **limitazione dei fenomeni di sosta selvaggia** e di **congestione in prossimità della scuola**, allontanando i rischi di incidentalità connessi a tali comportamenti e **incentivando mobilità alternative e attive.**

Inoltre, in vista dei nuovi scenari di sviluppo, l'intervento proposto si inserisce come **chiave di connessione** tra i poli scolastici e universitari posti nelle vicinanze dell'area in esame.

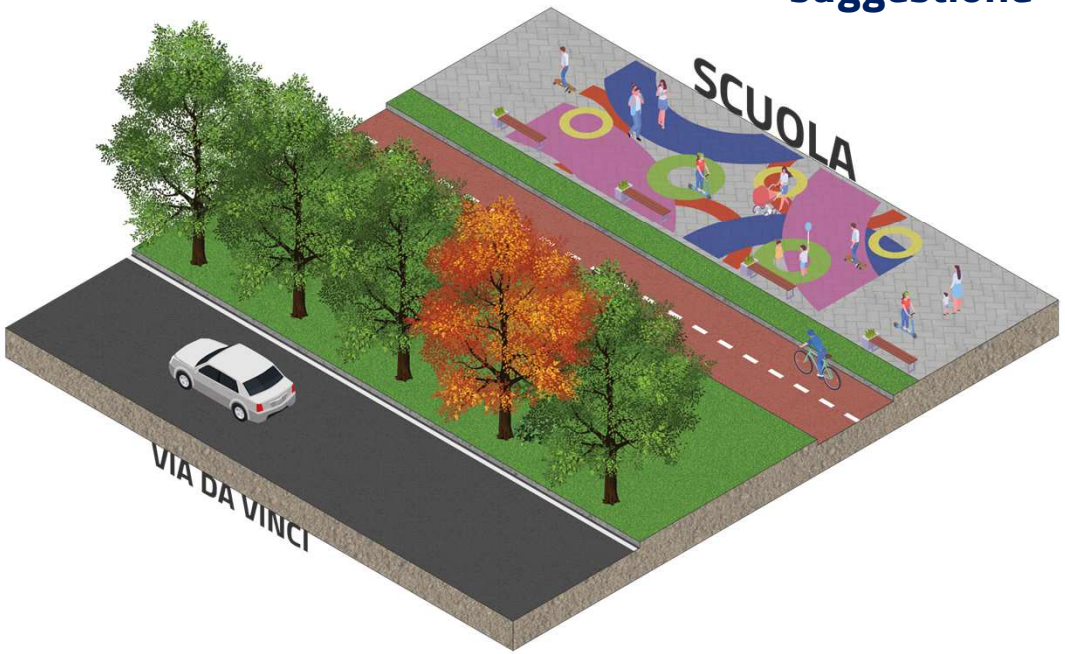
Pavimentazioni drenanti, **arredo urbano** e **vegetazione** dovranno essere presi come elementi fondamentali, al fine di **ridefinire l'identità** di questa porzione di asse stradale come un **nuovo luogo di incontro e socializzazione**, per cui saranno fondamentali i **processi di partecipazione** tra i diversi attori coinvolti (es. cittadini residenti nella zona, studenti e famiglie, dirigenti e personale scolastico, associazioni sportive/culturali locali, ecc.)

Nelle pagine seguenti viene presentata la prima versione di un progetto di riqualificazione dell'asse.

stato attuale



suggestione



Via Panealbo

L'**andamento** di Via Panealbo risulta **regolare e rettilineo,** privo di variazioni di livello della carreggiata, e per questo favorisce un transito delle auto continuo, **aumentando il rischio legato alle alte velocità veicolari** in corrispondenza dell'accesso alla scuola.
La corsia veicolare è già minima, e in corrispondenza dell'accesso alla scuola è presente un'estensione del marciapiede, che limita le possibilità di sosta irregolare nei pressi dell'attraversamento pedonale.

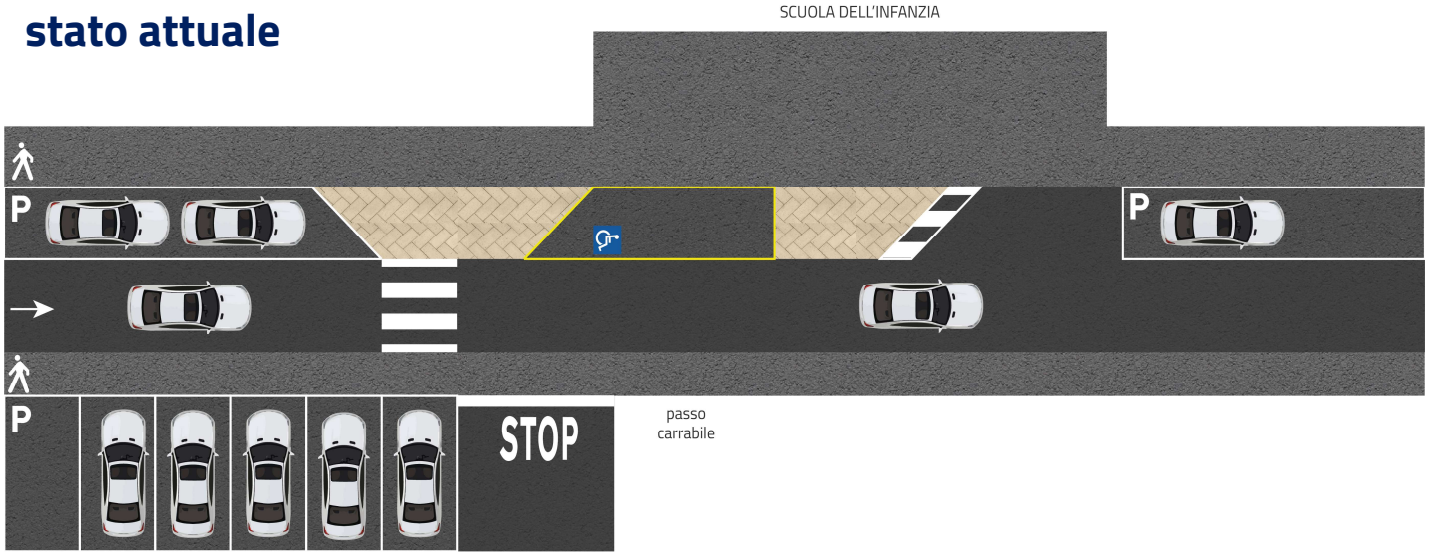
Infanzia Rodari
(IC Di Nanni)

Possibile soluzione

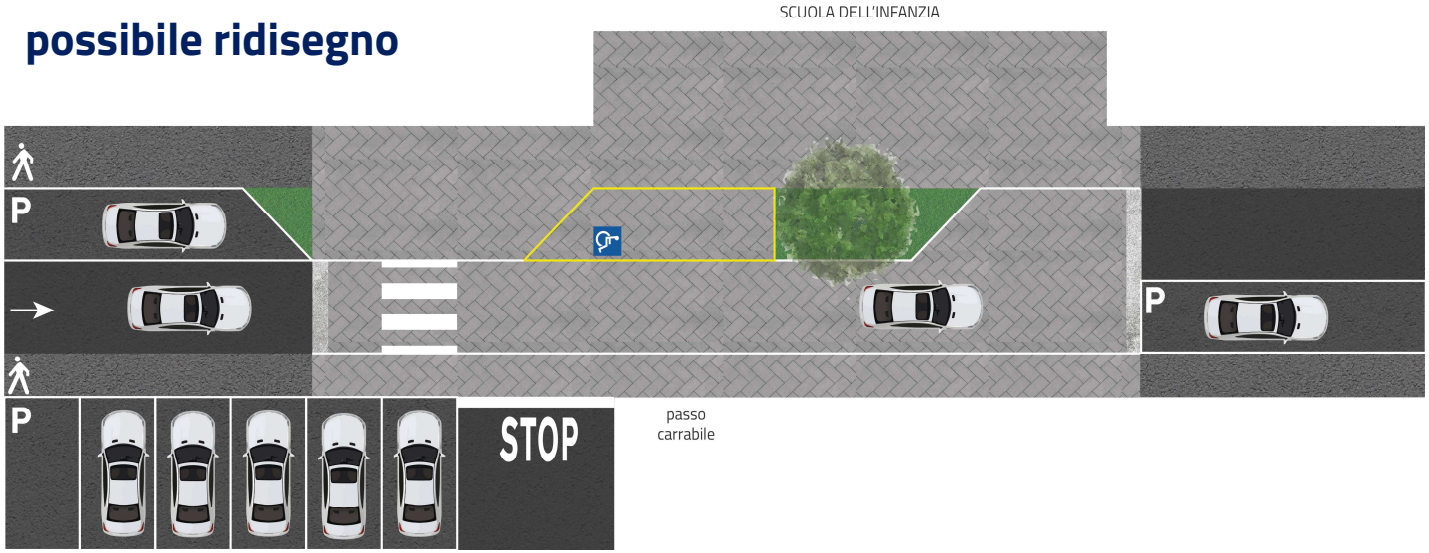
Via Panealbo

Al fine di ridurre la velocità veicolare è possibile creare una **piattaforma rialzata in prossimità dell'accesso alla scuola**, garantendo una continuità dello spazio pedonale sopraelevato, in modo tale che il passaggio delle auto sia percepito come un "transito ospite" in uno spazio destinato interamente ai pedoni.
L'integrazione del verde può essere combinata alla realizzazione di **chicane,** ovvero **disassamenti della carreggiata,** efficaci per la riduzione della velocità veicolare.

stato attuale



possibile ridisegno

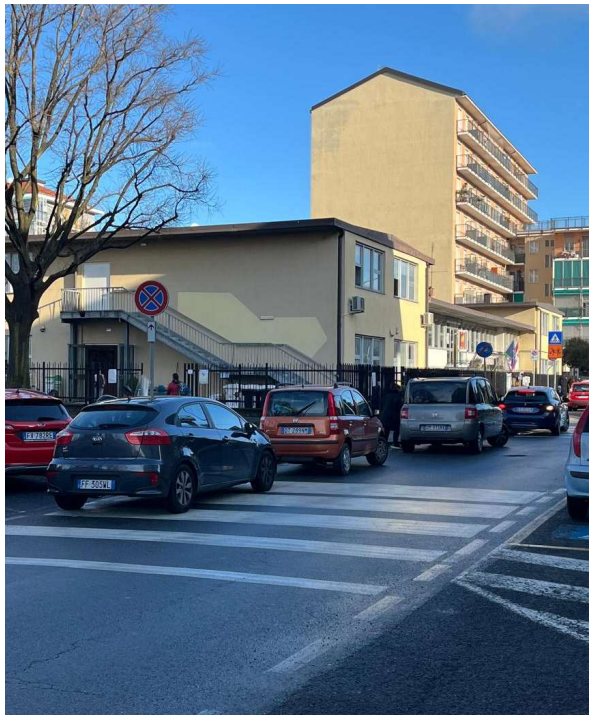


Via Roma

Infanzia Di Nanni
(IC Di Nanni)
Primaria Di Nanni
(IC Di Nanni)

La strada attualmente riveste un ruolo importante per il traffico lungo la direttrice nord-sud e è **particolarmente trafficata e con un rilevante numero di incidenti.**
La polizia locale riporta problemi di sosta irregolare in corrispondenza della scuola, che comportano un'importante congestione stradale.
L'asse è utilizzato da linee di autobus GTT, tra cui la linea 17, che risentono della congestione stradale lungo l'asse.
Lo spazio veicolare non è organizzato in maniera ottimale per ridurre la sosta irregolare. In corrispondenza della scuola la carreggiata effettua una deviazione presentando una chicane per il traffico veicolare.
È presente un percorso ciclopedonale tra via San Rocco e la scuola, attualmente scollegato dal resto della rete.

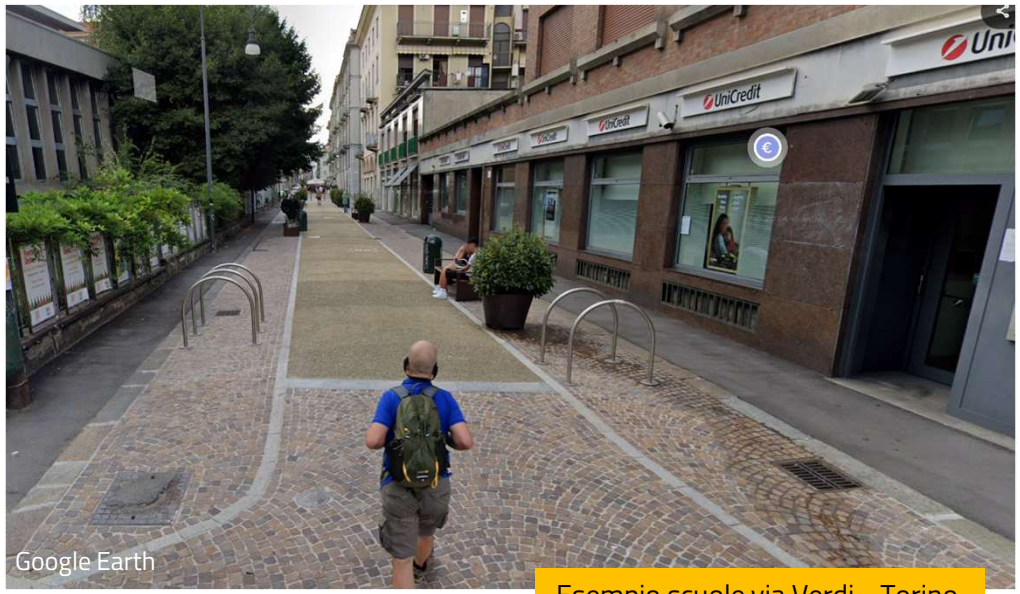
Sebbene sia presente uno spazio verde a sud dell'edificio scolastico, gli spazi pedonali possono potenzialmente essere ridisegnati, forniti di nuovi arredi e garantire un maggiore grado di sicurezza complessivo.



Possibile soluzione

Via Roma

Secondo il piano di circolazione, poiché il traffico di distribuzione verso nord viene deviato verso altri assi, via Roma può diventare una **strada locale**, dove il traffico di attraversamento viene ridotto o eliminato.
Tramite la simulazione di traffico è stata testata la **chiusura tramite ZTL** del tratto corrispondente alla scuola. La ZTL potrà evolvere in una seconda fase in una chiusura permanente al traffico veicolare, garantendo comunque l'accesso ai mezzi di soccorso e ai veicoli diretti agli accessi collocati lungo l'asse.
Azioni di moderazione della velocità e di «road diet» a integrazione di quelle esistenti potrebbero permettere di aumentare la sicurezza stradale e di ridurre le possibilità di sostare in maniera irregolare lungo l'asse.



Esempio scuole via Verdi - Torino

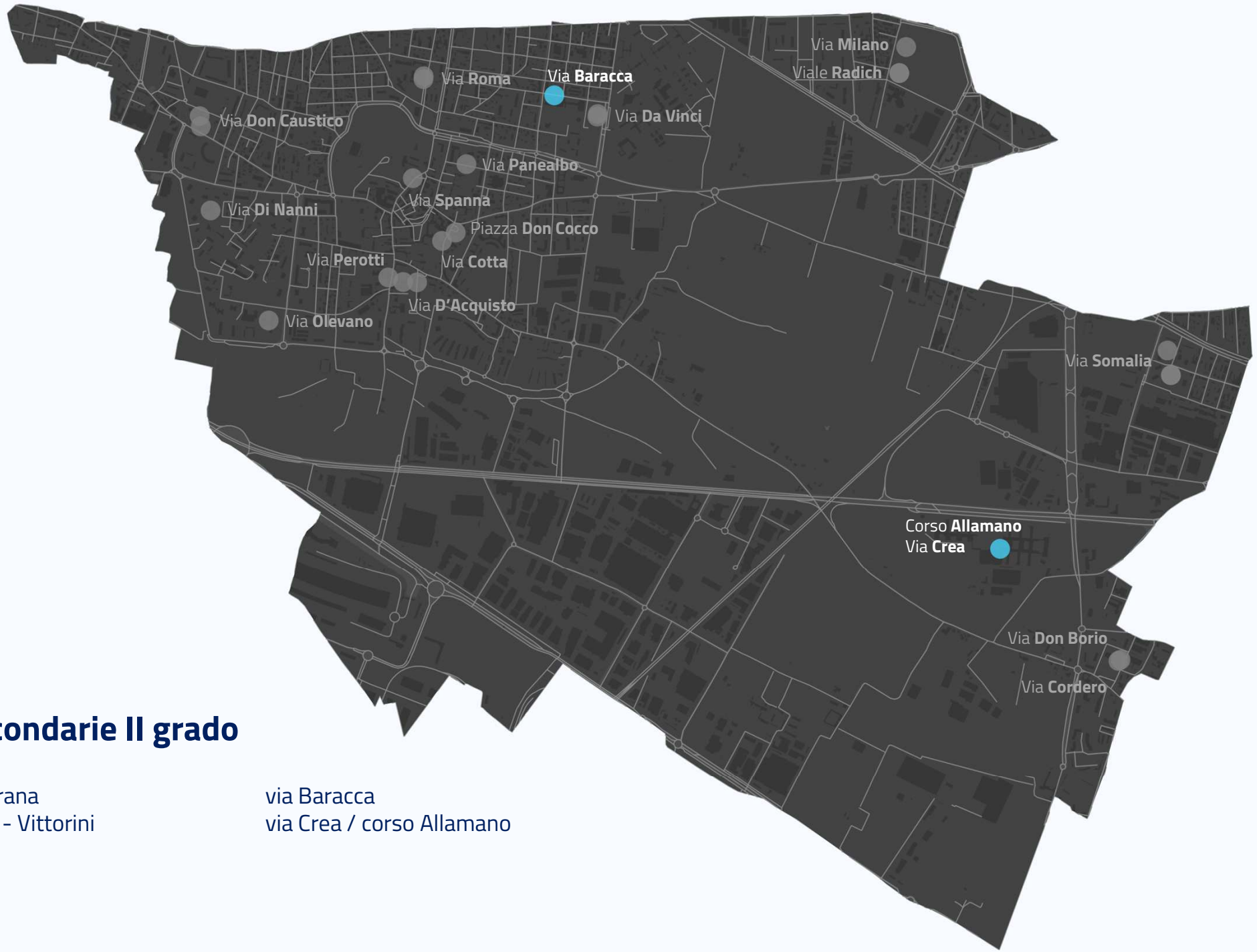
Via Cotta

Il tratto stradale in esame si trova in prossimità del centro storico e si connette con Via Cravero a nord e Via la Salle a sud.
La configurazione dello spazio **non permette di limitare sufficientemente la sosta irregolare** in corrispondenza degli accessi della scuola. Un'azione di moderazione del traffico potrebbe consistere in una **riduzione dell'ampiezza della corsia veicolare** e **l'introduzione di arredo urbano con la funzione di dissuasione della sosta irregolare**.
Un intervento da concordare con la scuola riguarda la possibilità di **utilizzare gli ingressi e uscite degli studenti su piazza Matteotti,** la cui configurazione dello spazio dovrebbe essere ripensata. Inoltre, l'eventualità di un'apertura del tratto di via Cotta tra via La Salle e via Gaber comporterebbe una maggiore importanza del ruolo di via Cotta nel traffico urbano, come collegamento tra il centro e corso Allamano, rendendo l'accesso da via Cotta meno appetibile.

Secondaria I grado Europa Unita
(IC Di Nanni)

D8

6. Secondarie II grado



Secondarie II grado

ITI Majorana
IIS Curie - Vittorini

via Baracca
via Crea / corso Allamano

Via Baracca

L'attuale configurazione della sezione stradale consente la sosta lungo il lato sud dell'asse, mentre il lato nord è occupato da una pista ciclabile bidirezionale.
La **larghezza della corsia veicolare** e l'**assenza di elementi di disegno dello spazio pubblico** non permettono di dissuadere la sosta irregolare diffusa, soprattutto in corrispondenza dell'accesso alla sede scolastica.
La scuola dispone di un parcheggio riservato a sud, accessibile tramite via Generale Cantore, con circa **125 posti auto**, e si trova in prossimità del polo di via Leonardo Da Vinci.

Secondaria II grado Majorana

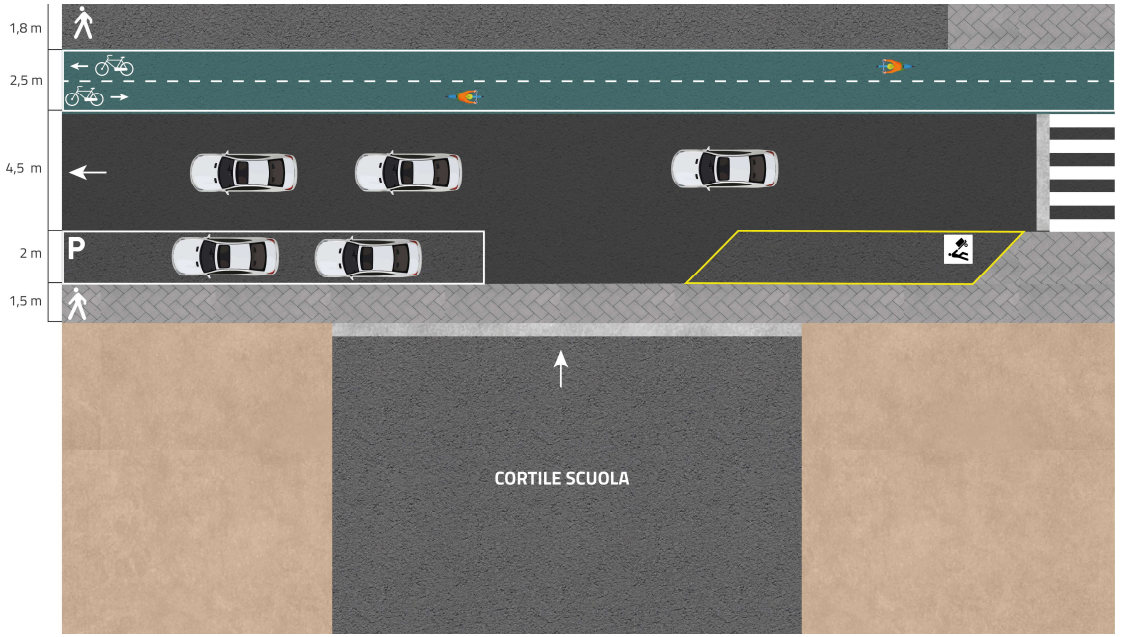
Possibile soluzione

Via Baracca

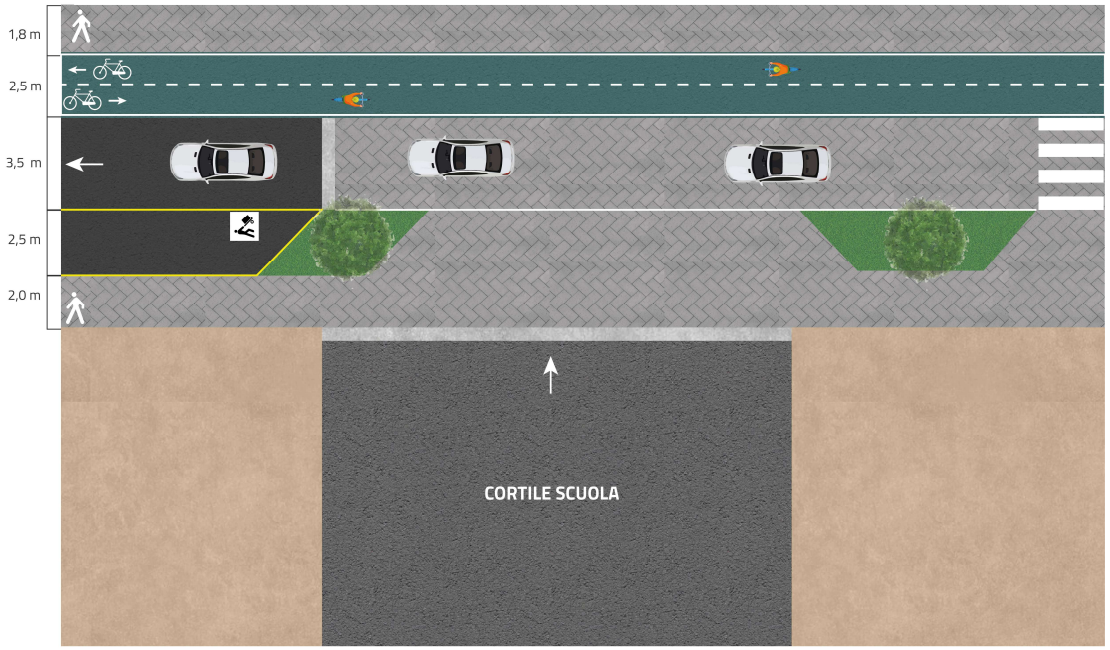
Una **riduzione della corsia** permetterebbe di **ridurre velocità veicolare** e **sosta irregolare**.
Lo spazio recuperato potrebbe essere utilizzato per **estendere il marciapiede** da un lato, attualmente particolarmente stretto. Inoltre, l'area libera in corrispondenza dell'accesso carrabile alla scuola è attualmente priva di elementi che ne impediscano la sosta veicolare.
Una piattaforma rialzata in corrispondenza dell'intersezione con via Giotto potrebbe essere estesa fino all'accesso della scuola, in modo da ridurre la velocità delle auto e creare percettivamente un'**estensione dello spazio del cortile scolastico** verso la strada.

La pista ciclabile, attualmente al livello del marciapiede, presenta **dislivelli non agevoli** in corrispondenza dei passi carrabili**:** la soluzione ottimale per garantire **comfort e sicurezza** sarebbe di **abbassarla a raso** e proteggerla con dissuasori fisici a separazione dalla corsia veicolare.
Gli interventi, infine**,** potrebbero essere completati da **strategie aggiuntive,** quali l'inserimento **di chicane e aree verdi**, compatibilmente con il passaggio di mezzi diretti allo stabilimento esistente lungo la via.

stato attuale



possibile ridisegno



Corso Allamano

Le problematiche di **sicurezza stradale** in prossimità dell'istituto sono legate alle **condizioni di traffico di corso Allamano e via Crea** e al carattere del disegno stradale principalmente dedicato al flusso veicolare. Eventuali azioni sul corso Allamano devono essere valutate con la **Città metropolitana di Torino.**

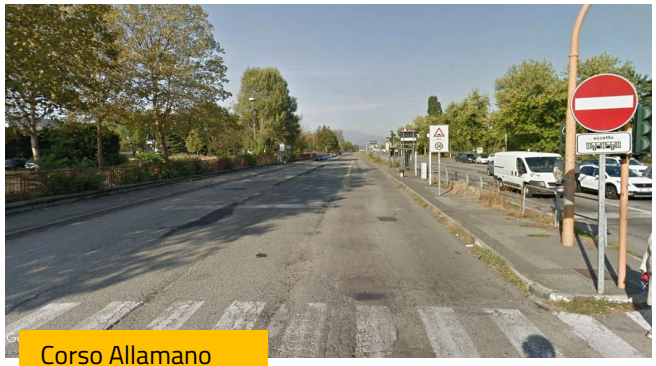
Gli spazi pedonali, interni ed esterni all'istituto, sono particolarmente ampi, non definiti né protetti dalla carreggiata, e privi di verde o arredo urbano, soprattutto lungo via Crea. Se da un lato la sicurezza stradale dovrebbe essere implementata con un'azione mirata sull'impianto **semaforico** e gli **attraversamenti**, dall'altro sarebbe opportuno avviare in parallelo misure di riqualificazione per **migliorare la qualità degli spazi pubblici.**

L'asse stradale, vista la portata e il ruolo fondamentali per il sistema di viabilità, dovrebbe mantenere lo spazio delle carreggiate, prevedendo tuttavia un **ridisegno dello spazio**, attualmente poco sicuro e particolarmente degradato, al fine di migliorarne l'accessibilità, la sicurezza e la vivibilità. Il progetto dovrebbe integrare **nuove infrastrutture ciclabili** al fine di completare l'asse ciclabile di via Crea, oltre alla valorizzazione delle banchine **di fermata di numerose linee di trasporto pubblico** che servono le scuole.

Via Crea

Via Crea

Corso Allamano



Corso Allamano

Secondaria II grado Curie-Vittorini

D8

7. Paritarie

Paritarie

Infanzia Bolle di musica
Infanzia Casa di Maria
Primaria La Salle
Primaria Del Marillac
Secondaria I grado La Salle

via Somalia
piazza Don Cocco
via Perotti
via Spanna
via Perotti

Via Somalia ovest

(Di Vittorio)

Via Somalia costituisce il controviale di via Di Vittorio a ovest di borgata Lesna. Qui risulta utilizzato parzialmente come **parcheggio** e maggiormente come stallo di fermata delle linee **autobus**.

Se da un lato potrebbero essere replicati **interventi di pedonalizzazione** di fronte alla scuola con limitati impatti sugli usi veicolari, ma **senza urgenza prioritaria**, dall'altro lato sarebbe opportuna una generale **riqualificazione di tali spazi**, valorizzando in particolare le alberature esistenti. In passato il controviale era utilizzato solo dalla linea 56 come capolinea, mentre le altre linee transitavano già su via Di Vittorio: attualmente anche la linea 56 effettua fermata per proseguire verso il nuovo capolinea, quindi potrebbe essere ripristinata la situazione precedente senza impatti sulla circolazione, nell'ipotesi di pedonalizzazione del tratto di controviale.

Infanzia Bolle di musica

Vie Spanna - Perotti

Primaria Del Marillac
Primaria La Salle
Secondaria I grado La Salle

L'asse Spanna-Perotti è attualmente un **asse centrale di importanza primaria per la circolazione cittadina e riveste un ruolo fondamentale lungo la direttrice nord-sud**.
Gli spazi pedonali in corrispondenza dell'accesso alla scuola su via Spanna dove avviene l'ingresso il mattino **sono estremamente ridotti**, mentre vi è maggiore spazio dal lato del parcheggio del centro commerciale, dove avviene l'uscita.
Gli scenari di piano prevedono una **marcata moderazione del traffico nell'area centrale**, al fine di migliorare la qualità della vita e l'attrattività del centro storico, migliorando l'accessibilità a piedi pur mantenendo un accesso veicolare dove necessario, partendo dall'istituzione di un **senso unico a tratti alternato lungo l'asse Lupo/Spanna/Perotti**.
La riduzione del traffico potrebbe inoltre permettere un ridisegno dell'asse volto ad **aumentare la superficie dedicata ai pedoni**, che attualmente dispongono di marciapiedi stretti, oltre che a permettere all'asse di diventare una **direttrice principale della rete ciclabile.**
Le scuole collocate lungo l'asse beneficerebbero quindi della riduzione del traffico di attraversamento e dell'aumento di spazi sicuri per i pedoni.

Piazza Don Cocco

La scuola Casa di Maria ha accesso su piazza Don Cocco. La piazza è **di recente riqualificazione** e ospita un parcheggio, piccole aree verdi e pedonali e la pista ciclabile.

Le criticità individuate sono in stretto legame con l'ambito di **via Cotta.**

Rispetto all'accesso di via Cotta, l'accesso di piazza Don Cocco non presenta lo stesso livello di pericolosità a causa della presenza di un traffico veicolare limitato all'accesso ai posti auto.

Un intervento di pedonalizzazione non sarebbe prioritario, ma deve essere valutato in caso di grandi modifiche alla circolazione come l'apertura di via Cotta tra via Cravero e via Gaber.

Infanzia Casa di Maria

D8

8. Riqualificazione degli spazi aperti interni

https://www.paris.fr/pages/les-cours-oasis-7389

https://www.barcelona.cat/barcelona_pel-clima/en/specific-actions/climate-shelters-network

Alcuni istituti scolastici dispongono di **ampi spazi aperti interni**, come cortili scolastici, che non vengono utilizzati al pieno delle loro potenzialità. I cortili spesso sono poco sfruttati a causa di un'organizzazione degli spazi inefficiente per far fronte alle esigenze della struttura, come la necessità di disporre di un'area accessibile ai veicoli per la raccolta dei rifiuti, o la necessità di disporre posti auto riservati. In alcuni casi questi spazi si presentano come **ampie superfici impermeabili, solitamente asfaltate, poco accoglienti, soprattutto durante i periodi più caldi dell'anno**. A differenza di alcune scuole localizzate in contesti più densi, strutture come la 66 Martiri di via Olevano o il Curie Vittorini di corso Allamano dispongono di ampi spazi che potrebbero essere maggiormente valorizzati e utilizzati diversamente, ad esempio per lo svolgimento di attività all'aperto o per trascorrere gli intervalli. Un **miglioramento dal punto di vista estetico, ma anche della sicurezza e della confort termico, oltre che l'inserimento di elementi quali l'arredo urbano potrebbero permettere di utilizzare questi spazi in maniera differente**. Inoltre, in un contesto di incremento delle temperature e di fenomeni metereologici estremi, una riqualificazione di queste superfici potrebbe contribuire **all'adattamento ai fenomeni legati al cambiamento climatico**, contribuendo ad esempio al **drenaggio delle acque meteoriche**, all'**ombreggiamento** tramite la piantumazione di alberi, e alla costituzione di **aree confortevoli per gli utenti degli spazi**.

Gli spazi con maggiore disponibilità di spazi da riqualificare sono:

- **66 Martiri**, via Olevano;
- **IIS Curie-Vittorini**, corso Allamano / via Crea.

D8

9. Costruzione di un tavolo di lavoro con le scuole e sperimentazione sulla piattaforma EMMA

All'interno del Piano Generale del Traffico Urbano è stato costruito un tavolo di lavoro con i dirigenti e i mobility manager scolastici. Dal tavolo è emersa la volontà e la necessità di **conoscere le abitudini** di spostamento casa-scuola delle studentesse e degli studenti di Grugliasco, per poi poter **progettare** e mettere in campo delle azioni per **incentivare la mobilità attiva** negli **spostamenti casa-scuola-casa**.

Per facilitare il coinvolgimento di un maggior numero di istituti scolastici e semplificare l'analisi dei dati, è stato valutato l'utilizzo di un **questionario** già presente sulla **piattaforma regionale EMMA**.

Alla piattaforma EMMA possono accedere gli istituti scolastici che hanno nominato un mobility manager (come da art.7, comma 1 del decreto 179/2021) e che, almeno, abbia partecipato ad un momento formativo sull'utilizzo della piattaforma EMMA.

Considerando che molti istituti scolastici non soddisfano tali requisiti, si è partiti, all'interno del Piano Generale del Traffico Urbano con una **sperimentazione** dove la società in house **Zona Ovest di Torino srl** ha operato come «**mobility manager d'area**», e quindi come ente intermediario tra le scuole di Grugliasco e la Regione Piemonte. L'aspetto più importante della somministrazione della sperimentazione prevede per la prima volta a livello regionale la **somministrazione** di questionari alle **studentesse** e agli **studenti**; in questo modo sarà possibile avere una panoramica degli spostamenti di tutta la popolazione studentesca, oltre ai dipendenti.

In accordo con i mobility manager scolastici e i dirigenti scolastici si è deciso di:

- **Somministrare i questionari ai docenti tra il mese di aprile e giugno 2025**;
- **Somministrare i questionari agli studenti a partire dall'anno nuovo scolastico, quindi settembre 2025**.

EMMA PIEMONTE Mobility Management

emma.5t.torino.it

Muoversi in Piemonte

muoversinpiemonte.it

D8

10. Partecipazione a bandi

Bandi dedicati alla riqualificazione degli «*Ambiti Urbani*»

Il lavoro svolto sul tema dello spazio pubblico scolastico ha trovato una **possibile applicazione pratica**, grazie ad alcuni bandi regionali già pubblicati o di prossima uscita. Questo lavoro di **pianificazione preliminare** ha permesso al Comune di Grugliasco di disporre di progetti pronti da candidare.

La Regione Piemonte uscirà con l'edizione annuale del bando «***Programma di interventi per l'adattamento degli ambiti urbani a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva***», il quale finanzia due tipologie di interventi (secondo le edizioni passate):

- **Tipologia I**: interventi sulle aree soggette a limitazione del traffico, realizzazione di percorsi ciclabili e aree pedonali.
- **Tipologia II**: programmi di riforestazione urbana e realizzazione di interventi di depavimentazione.

All'interno della tipologia I rientra, inoltre, la realizzazione di strade scolastiche e/o slow streets.

Contestualmente al bando «***Programma di interventi per l'adattamento degli ambiti urbani a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva***» della Regione Piemonte, il comune di Grugliasco, in collaborazione con la società Zona Ovest di Torino srl e in accordo con i dirigenti scolastici, sta lavorando per la candidatura del «**quartiere scolastico**» tra Via Leonardo da Vinci, Corso Torino, Via Lamarmora e Via Baracca, dove sono presenti la scuola primaria Ungaretti, la nuova scuola social-hub e la scuola secondaria di secondo grado Ettore Majorana. L'area individuata, infatti, presenta **diverse criticità** e **innumerevoli potenzialità** per lo **sviluppo di un progetto strategico** e di amplio respiro sia per la zona scolastica stessa, sia per le connessioni con le aree circostanti del polo universitario.

In continuità con la prima proposta, e in ottica di replicabilità di ulteriori interventi assimilabili al seguente, è stata individuata per affinità la **strada scolastica via Di Nanni,** dove si colloca la scuola di Infanzia Andersen, citata nei capitoli precedenti.

In questo caso, con la **medesima strategia progettuale** e con alcune criticità analoghe legate per lo più alla sicurezza, alla sosta irregolare e alla scarsa qualità dello spazio antistante la scuola, sarebbe possibile avanzare una proposta di **chiusura stradale** (irrilevante alla circolazione) e **trasformazione** dello spazio pubblico con una nuova via pedonale dotata di nuove alberature, arredo urbano e spazi di gioco.

Ambiti urbani. Fonte: Regione Piemonte

Costruire una strategia progettuale

Il quartiere scolastico di via Leonardo Da Vinci

Un intervento volto al **miglioramento della qualità dello spazio,** indirizzato anche alla costruzione di un nuovo rapporto degli utenti della scuola (studenti e genitori) con lo spazio pubblico circostante, potrebbe consistere in **un'azione strategica** sul controviale di via Leonardo Da Vinci:

- La chiusura al traffico del controviale avrebbe un **impatto irrilevante sulla circolazione** generale, dimostrato dal modello di traffico (vedi documento D3), e permetterebbe la prosecuzione della **viabilità ciclabile** attualmente interrotta, con la garanzia di passaggio / parcheggio di mezzi di soccorso e persone portatrici di disabilità, producendo come impatto una riduzione di posti auto immediatamente di fronte alle scuole, ma allo stesso tempo maggiore sicurezza e stimoli per chi raggiunge l'area attivamente, a piedi, in bicicletta o con TPL.

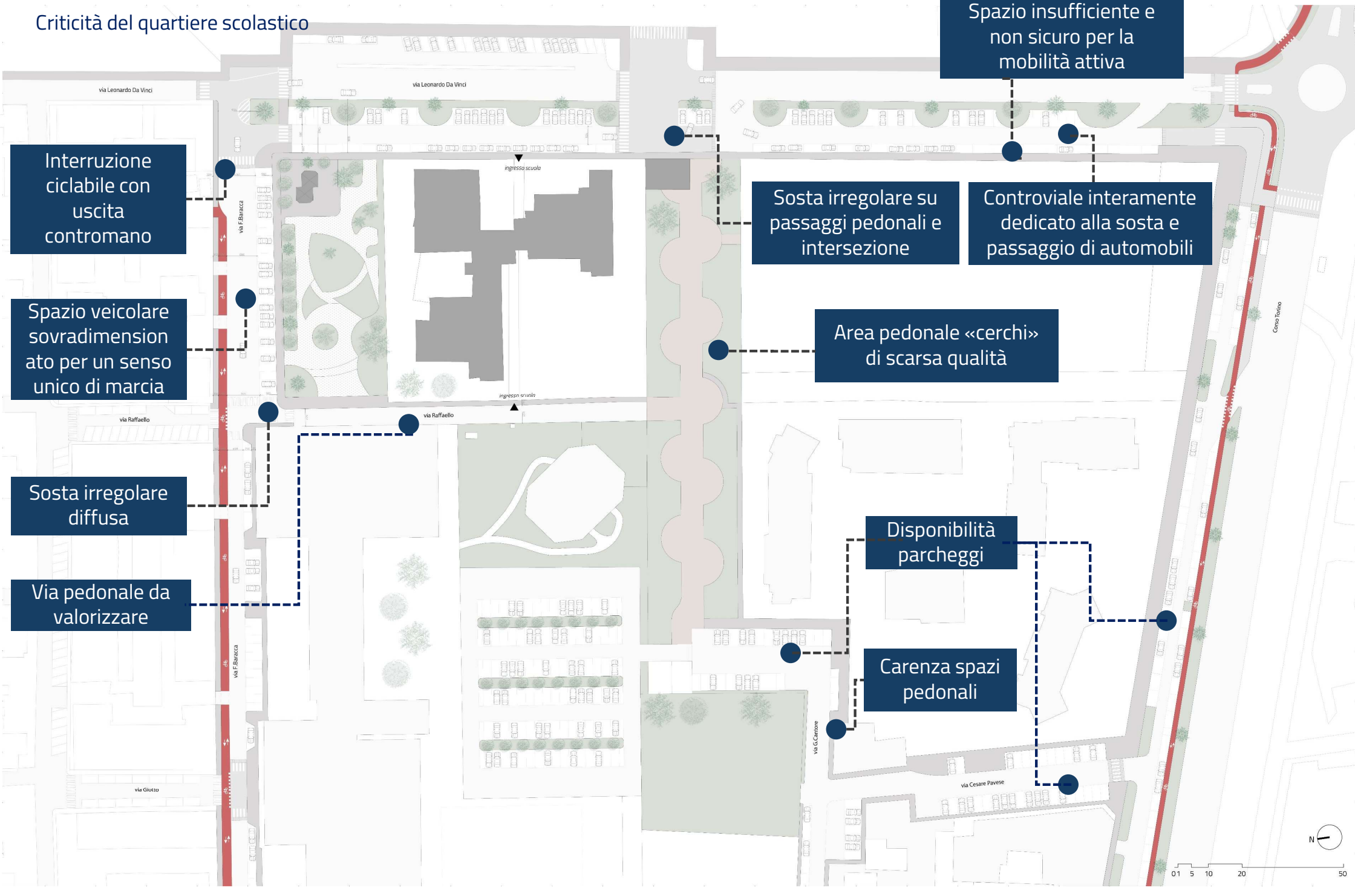
- In occasione dell'apertura della scuola **Grugliasco Social Hub** l'Amministrazione prevede di dare continuità all'intervento di chiusura al traffico e alla realizzazione del percorso ciclabile, che potrebbe includere ulteriori misure, come la **depavimentazione dei suoli**, l'**incremento delle aree verdi**, la **piantumazione di nuove alberature**, l'**integrazione di arredo urbano** diffuso lungo la via, l'estensione dell'area di somministrazione del chiosco esistente per incrementare i servizi offerti, la sistemazione di un nuovo Bike Hub per la mobilità sostenibile.

- La promozione di attività di **sperimentazione temporanea**, attraverso interventi di **urbanismo tattico** con la progettazione partecipata di studenti e cittadini, potrebbe essere occasione per il **coinvolgimento della comunità** nel percorso di trasformazione urbana, congiunta ad eventi di promozione della mobilità attiva per i tragitti casa-scuola, eventi sociali, culturali e sportivi connessi all'area dei "cerchi", monitoraggio dei nuovi usi dello spazio e indagini diffuse con questionari orientati alle trasformazioni permanenti.

Il progetto includerebbe, dunque, una **molteplicità di obiettivi** coerenti tra loro, del tutto inerenti alla candidatura per il bando regionale «***Programma di interventi per l'adattamento degli ambiti urbani a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva***», che garantirebbero una continuità con interventi di riqualificazione dello spazio pedonale dei «cerchi», da svolgersi in collaborazione con il lavoro dell'Associazione *Labsus* portato avanti attraverso il «patto di collaborazione» esistente.

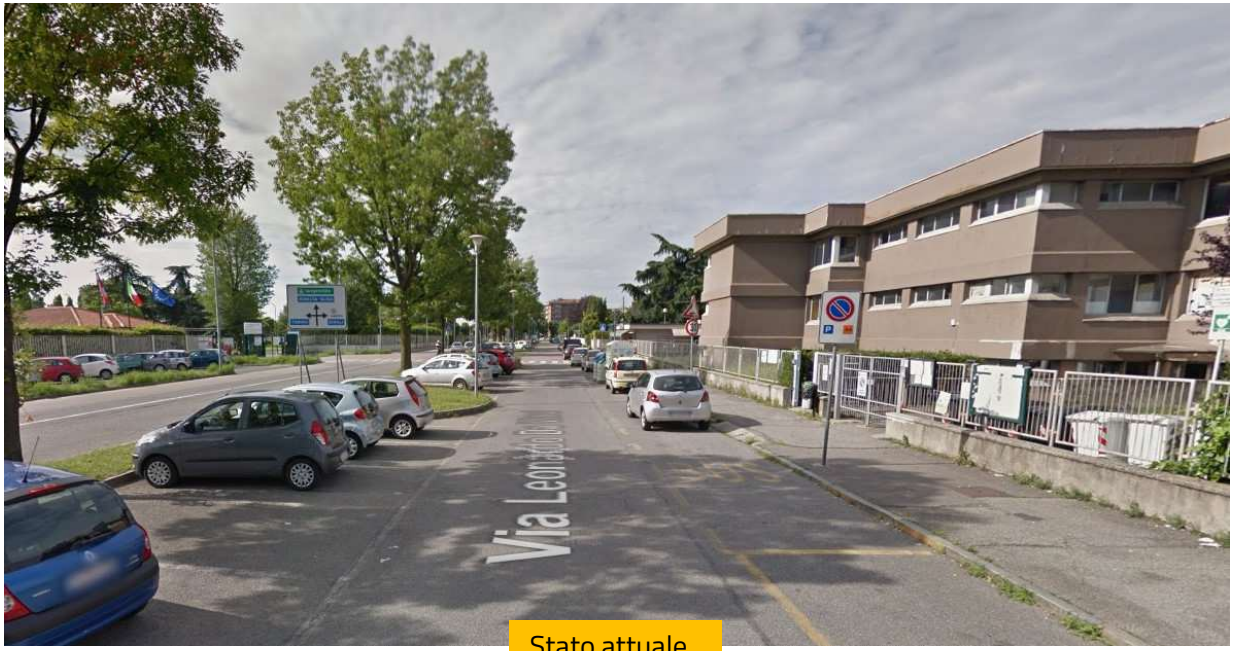
Stato di fatto

Criticità del quartiere scolastico



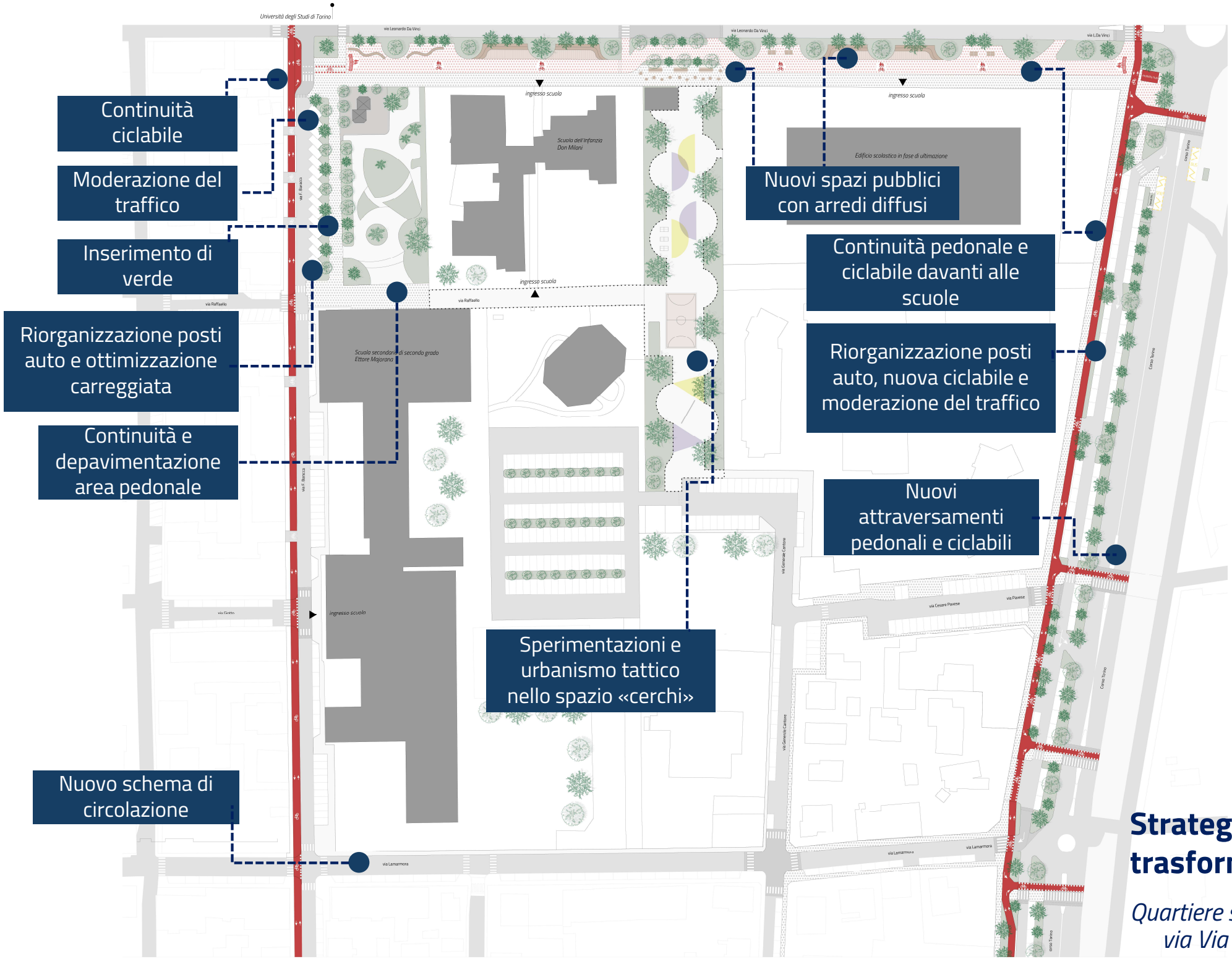
Visioni di trasformazione

Controviale Via L. Da Vinci



Stato attuale

Suggestione

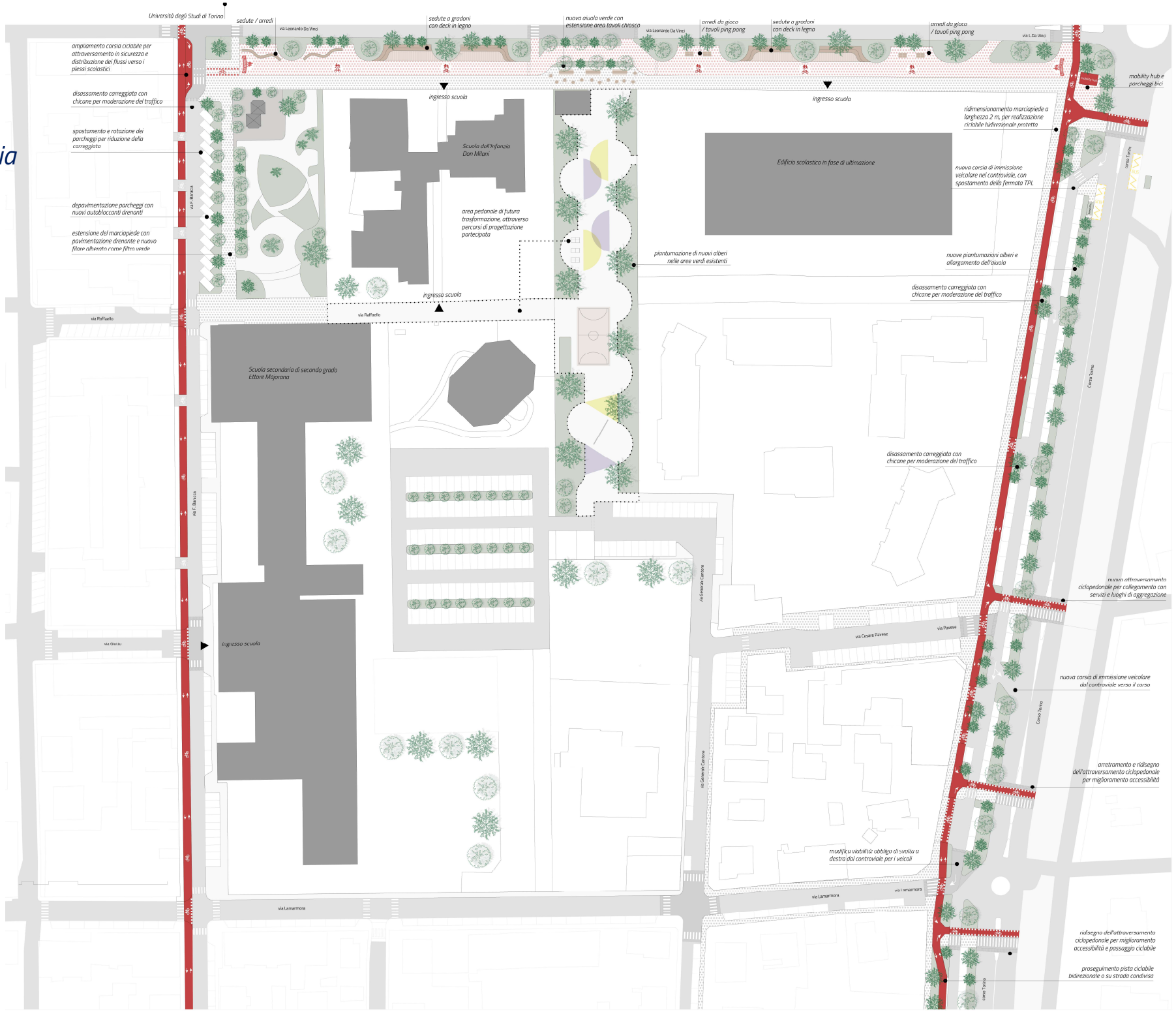


Strategia di trasformazione

Quartiere scolastico via Via L. Da Vinci

Strategia di trasformazione

Quartiere scolastico via Via L. Da Vinci



LEGENDA

Strada scolastica in asfalto drenante

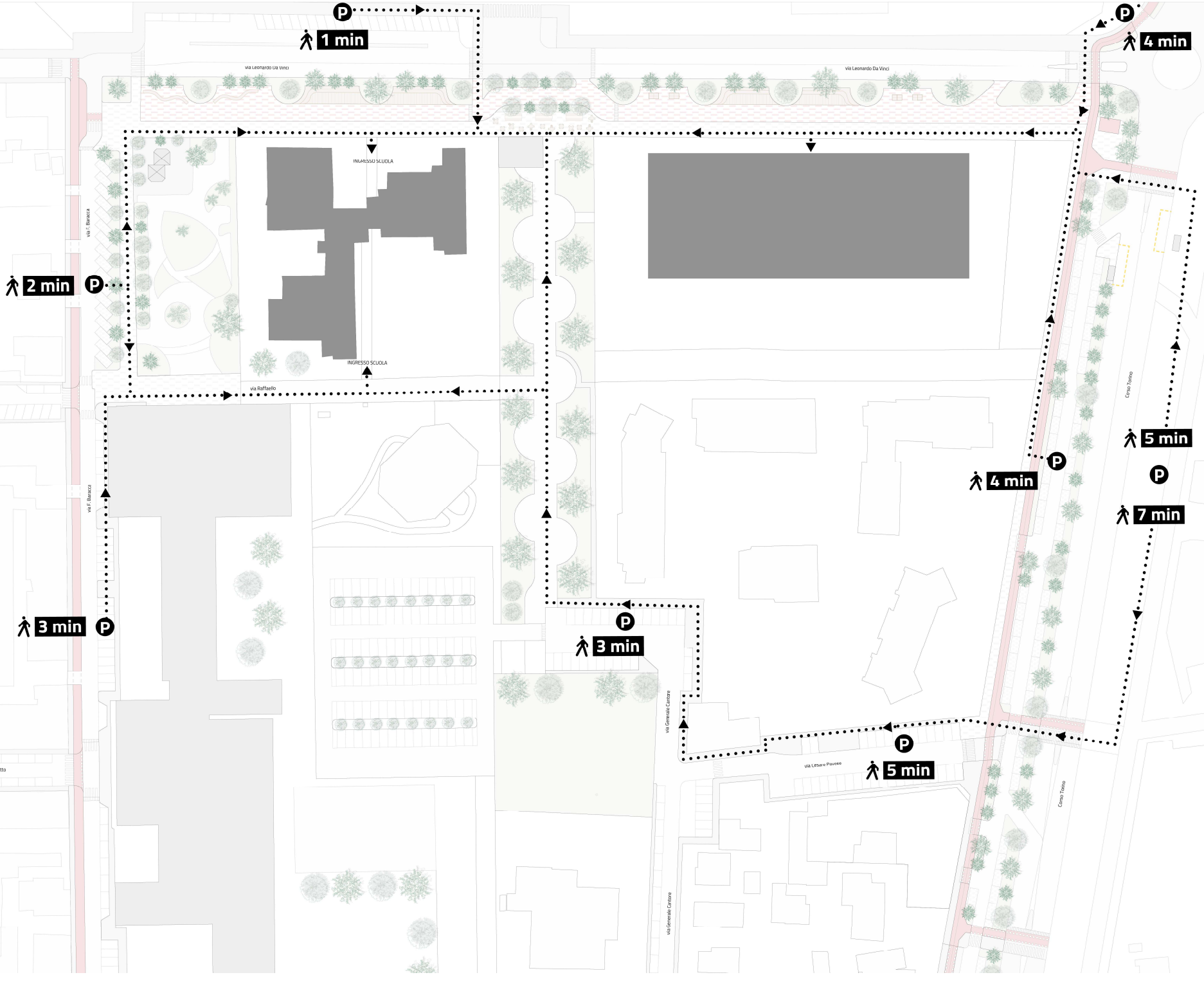
Estensione spazio pedonale con pavimentazione drenante

N

0 1 5 10 20 50

Tavola della camminabilità

Promuovere misure e segnaletica sul tema della mobilità attiva per accompagnare i cittadini al cambiamento delle abitudini e alla costruzione di zone scolastiche più sostenibili



Strategia di trasformazione - *Strada scolastica via Di Nanni*

Stato di fatto

Criticità strada scolastica via Di Nanni

Strada a fondo cieco con spazi di manovra non sicuri

Sosta irregolare diffusa

Spazi pedonali e per attesa scuola di scarsa qualità

Scarsa sicurezza e sottoutilizzo dei percorsi ciclopedonali esistenti

Strategia di trasformazione

Strada scolastica via Di Nanni

Chiusura stradale con accesso e sosta riservata a mezzi di soccorso e disabili

Nuove pavimentazioni drenanti e urban painting

Nuove aree verdi con alberature e arredo urbano

Spazi di attesa e ingresso scuola di qualità, con nuovi arredi, materiali e colori

Tavola della camminabilità

Promuovere misure e segnaletica sul tema della mobilità attiva per accompagnare i cittadini al cambiamento delle abitudini e alla costruzione di zone scolastiche più sostenibili

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