

# **LINEE GUIDA**

## **PER LA REALIZZAZIONE DI STRADE E PIAZZE SCOLASTICHE NELLA CITTÀ DI TORINO**





## 1. PREMESSA

La “zona scolastica” (o “strada scolastica”) è definita dal Codice della Strada (art 3 punto 58bis) come un’area urbana in prossimità degli edifici scolastici, delimitata da specifiche limitazioni alla circolazione, alla sosta o alla fermata dei veicoli eccetto scuolabus e veicoli per persone con disabilità.

### Strada scolastica vs piazza scolastica

#### ► STRADA SCOLASTICA

tratto di viabilità pubblica davanti o nei pressi della scuola che viene chiuso o limitato al traffico nel periodo della sperimentazione o reso pedonale in modo permanente.

#### ► PIAZZA SCOLASTICA

spazio pubblico ampliato o riqualificato, con funzioni pedonali, didattiche e sociali, spesso attraverso un ridisegno più strutturale dell’area (arredi, verde, pavimentazioni, ecc.).

Le presenti Linee Guida si applicano a entrambe le tipologie, che condividono obiettivi, approccio e criteri di realizzazione.

Le strade e le piazze scolastiche costituiscono un intervento concreto per una Torino più sicura, vivibile, verde e inclusiva.





## 2. COME NASCE L'INIZIATIVA

Questo documento immagina Torino come una città europea pienamente inserita nelle sfide globali della transizione ecologica e sociale, con l'obiettivo di costruire uno spazio urbano più vivibile, inclusivo e orientato alle persone. In questo contesto, l'innovazione tecnologica rappresenta un elemento abilitante, ma non il fine.

Anche sperimentazioni come quella della guida autonoma, avviata in città nel 2025, si inseriscono in una visione più ampia, in cui la mobilità è pensata come servizio accessibile, integrato e sostenibile, al servizio della collettività. L'iniziativa nasce dunque dalla volontà di accompagnare e accelerare questa trasformazione, mettendo al centro non i mezzi di trasporto, ma le persone e il loro diritto a vivere una città più sana, accessibile e accogliente.

Il 17 febbraio 2025 il Consiglio Comunale ha approvato una mozione per definire Linee Guida dedicate alle strade e piazze scolastiche.

A seguito dell'atto, l'Assessorato alla Mobilità e ai Trasporti ha organizzato un gruppo di lavoro composto da:

- ▶▶ Presidenti di Circoscrizione
- ▶▶ Coordinatori alla viabilità delle Circoscrizioni
- ▶▶ Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico
- ▶▶ Consulta Ambiente e Verde

A partire dalla primavera 2025 il gruppo ha lavorato per individuare criteri e principi per una città più vivibile e sicura, giungendo così all'elaborazione delle presenti Linee Guida.

Grazie alla sua conformazione urbana — regolare, caratterizzata da strade ampie e assi viari ortogonali — Torino presenta condizioni particolarmente favorevoli per la realizzazione di nuove aree pedonali.

Le Linee Guida colgono tali opportunità con una duplice finalità:

- ▶▶ ripensare lo spazio urbano, redistribuendo in modo equilibrato gli usi tra i diversi utenti;
- ▶▶ creare nuovi usi sociali negli spazi di prossimità delle scuole, rispondendo alle esigenze ambientali (comfort climatico) e sociali (nuovi luoghi di incontro e contrasto alla solitudine urbana).

## 3. PERCHÉ UNA STRADA O PIAZZA SCOLASTICA

### 3.1 Sicurezza stradale

La pedonalizzazione delle aree attorno alle scuole riduce il rischio di incidenti e crea un contesto adatto a promuovere l'autonomia delle bambine e dei bambini nel percorso casa-scuola.

### 3.2 Mobilità sostenibile

Promuove gli spostamenti attivi (a piedi, in bici, in monopattino), riducendo la dipendenza dall'auto e contribuendo alla salute pubblica.

### 3.3 Miglioramento della qualità dell'aria

La diminuzione del traffico veicolare contribuisce a ridurre le emissioni locali di NO<sub>2</sub> e particolato.

Il miglioramento può essere misurato tramite:

- ▶▶ dati di traffico,
- ▶▶ soste irregolari,
- ▶▶ modalità di spostamento abituali nel tragitto casa-scuola
- ▶▶ rilevazioni ambientali pre e post intervento.



### 3.4 Valorizzazione dello spazio pubblico

Le piazze scolastiche trasformano spazi congestionati in luoghi di relazione, gioco e socialità.

### 3.5 Interventi temporanei e reversibili

Le soluzioni sperimentali consentono test rapidi e a basso costo, prima di eventuali interventi permanenti.

Le piazze scolastiche definiscono un nuovo spazio pubblico anche attraverso l'integrazione di diversi elementi di arredo, tra cui:

- » panchine,
- » aree gioco,
- » archi per la sosta delle biciclette,

### 3.6 Partecipazione attiva della comunità

Tutta la comunità scolastica e la rete di associazioni e gruppi informali del territorio in cui la scuola si colloca contribuisce alla creazione e attuazione di una nuova area e strada scolastica.

## 4. PRINCIPI E APPROCCI

### 4.1 Approccio partecipato

Coinvolgimento di:

- » tutta la comunità scolastica dall'infanzia alle scuole superiori
- » Circoscrizione di riferimento,
- » Consulte tematiche,
- » Consiglio Comunale delle Ragazze e dei Ragazzi
- » Mobility manager comunale e scolastico

### 4.2 Percorso educativo

Attivazione di programmi con le scuole dedicati alla mobilità sostenibile, alla sicurezza stradale e all'uso responsabile degli spazi condivisi.

### 4.3 Accessibilità

Coerenza con l'obiettivo di favorire la mobilità sostenibile e rendere gli spazi accessibili

### 4.4 Equità territoriale

Ogni quartiere esprime bisogni e criticità specifiche che devono essere valutati congiuntamente alle Commissioni di Circoscrizione.

### 4.5 Integrazione ecologica

Le strade e piazze scolastiche devono:

- » costituire un'opportunità per favorire la biodiversità urbana,
- » creare o estendere corridoi verdi (come ad es, creare un corridoio verde continuo che metta in relazione più scuole, garantendo percorsi sicuri e sostenibili)
- » diventare strumenti di educazione ambientale (ad es. inserendo nel curriculum didattico quotidiano attività su mobilità sostenibile, sicurezza stradale, uso responsabile dello spazio pubblico di concerto con la comunità scolastica).

### 4.6 Coerenza con la pianificazione urbana

I progetti devono essere coerenti e integrati con il PRG (Piano Regolatore Generale), il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e con l'organizzazione della rete scolastica.

L'obiettivo è la realizzazione di un corridoio verde continuo che colleghi più scuole tra loro, garantendo percorsi sicuri, accessibili e sostenibili.



## 5. IL RUOLO DEI CORTILI SCOLASTICI

Il cortile può diventare spazio pubblico aperto alla comunità, ospitando:

- ▶▶ stalli per biciclette, monopattini e cargo bike,
- ▶▶ attività educative e sociali,

Si auspica l'avvio di una riflessione sull'utilizzo dei cortili scolastici, al fine di garantire una gestione integrata degli spazi interni ed esterni che ne migliori la fruibilità e trasmetta un messaggio educativo coerente con i principi ispiratori delle piazze scolastiche.

## 6. COME SCEGLIAMO LE AREE

Tutte le scuole dovrebbero beneficiare di una piazza scolastica.

L'ordine di priorità per la selezione delle aree può basarsi su:

- ▶▶ Potenziale di trasformazione urbana e sociale
- ▶▶ Criticità legate alla sicurezza stradale e al contesto urbano in cui si colloca
- ▶▶ Richiesta da parte della comunità scolastica o del quartiere

## 7. FASI DEL PERCORSO E STRUMENTI

Ogni progetto deve essere adattato al contesto locale, con obiettivi monitorabili.

Di seguito, a titolo esemplificativo, si tracciano le possibili fasi del percorso:

### 7.1 Costituzione del team di lavoro

Composto da:

- ▶▶ Comune e Circoscrizioni,
- ▶▶ Comunità scolastica - dirigente dell'istituzione scolastica, genitori, insegnanti, personale scolastico,
- ▶▶ Mobility Manager comunale e scolastici,
- ▶▶ associazioni di quartiere.

### 7.2 Analisi e progettazione

- ▶▶ Mappatura del contesto (rilevazioni, sopralluoghi, dati)
- ▶▶ Definizione degli obiettivi specifici
- ▶▶ Definizione dell'estensione dell'intervento e della sua integrazione urbana

### 7.3 Realizzazione e valutazione

#### Fase 1 – Sperimentazione (minimo 6 mesi)

Comprende, a titolo esemplificativo:

- ▶▶ interdizione al traffico,
- ▶▶ allestimento temporaneo
- ▶▶ animazione dello spazio,
- ▶▶ comunicazione preventiva (minimo 30 giorni).





## Monitoraggio della prima fase

La verifica della prima fase è svolta tramite attività di monitoraggio considerando i seguenti parametri:

- » rumore,
- » microclima e comfort termico,
- » sicurezza stradale,
- » percezione della comunità,
- » cambiamento delle modalità di spostamento abituali nel tragitto casa-scuola
- » uso dello spazio.

Gli strumenti adottati devono consentire il confronto dei dati nel tempo, così da valutare l'evoluzione delle condizioni nel medio e lungo periodo; devono inoltre essere integrati con le reti di monitoraggio già esistenti.

La verifica viene diffusa anche organizzando un momento pubblico sul territorio interessato con restituzione e spazio di confronto.

## Fase 2 - Consolidamento

In caso di esito positivo della prima fase:

- » Consolidamento della situazione sperimentata: ad esempio pedonalizzazione definitiva oppure interventi strutturali permanenti - rialzo della carreggiata, arredi urbani fissi, restringimento stabile della sezione stradale, eliminazione dei parcheggi e riqualificazione dello spazio pubblico)
- » ridisegno dello spazio pubblico di prossimità delle scuole,
- » misurazione dei benefici ambientali e climatici.

Sono previste, a titolo esemplificativo, attività di accompagnamento come:

- » animazione,
- » comunicazione,
- » ricerca sponsor tramite bandi o manifestazioni di interesse.

## 8. PARAMETRI DELLA BUONA RIUSCITA

La verifica annuale degli interventi è effettuata in occasione della Settimana Europea della Mobilità (European Mobility Week), nel corso della quale si valutano gli interventi realizzati.

I parametri di riferimento per la verifica finale includono:

- » aumento della mobilità attiva
- » riduzione del traffico
- » percezione di maggiore sicurezza
- » uso degli spazi pubblici e scolastici
- » qualità del coinvolgimento (trasparenza, inclusione, grado di coinvolgimento delle Circoscrizioni e della comunità scolastica)
- » miglioramento del comfort microclimatico e dell'ambiente (verde, ombra, permeabilità, riduzione delle fonti inquinanti)

È inoltre previsto un documento di aggiornamento biennale, di facile consultazione, redatto anche con il supporto degli Atenei cittadini, relativo al mix di utilizzi dello spazio urbano in relazione all'evoluzione della mobilità cittadina. Ulteriori aspetti saranno definiti in fase di attuazione operativa.





## 9. COORDINAMENTO E IMPLEMENTAZIONE

Cabina di regia della Città con:

- » Assessorato all'ambiente, Assessorato alla mobilità in collaborazione con l'Assessorato all'istruzione
- » Mobility Manager (comunale),
- » Tecnici comunali,
- » Rappresentanti delle Circoscrizioni,
- » Rappresentati istituti scolastici di ogni ordine e grado.

In coordinamento mediante un'attività continuativa di confronto e allineamento di obiettivi (da verificare al prox tavolo di lavoro) con:

- » Consulta Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico
- » Consulta Ambiente e Verde
- » Eventuali ulteriori consulte tematiche
- » ASL
- » ARPA



Il presente documento rappresenta un punto di partenza e resta aperto e ulteriori implementazioni in seguito a una verifica che dovrà essere almeno annuale.

