

MOBILITA' SOSTENIBILE PER UNA CITTA' POSSIBILE

A CURA DEL DIPARTIMENTO "ARCHITETTURA E AMBIENTE"

L.A.S. R. COTTINI, TORINO



PROVINCIA
DI TORINO



 **LAC**
liceo artistico statale renato cottini - torino

 **IIS Primo Levi**
C.so Umberto Savio 499 10133 TO
Tel. 01129413000 - 0113472032
email: scuola.2000@iprimolevi.it

 **Istituto Comprensivo
A. CAIROLI**
Torino

CIRCOSCRIZIONE 10
MIRAFIORI SUD

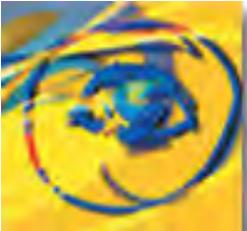
torino
**la città
possibile**
ECOLOGIA URBANA E
CITTADINANZA ATTIVA



**Agenzia Mobilità
Metropolitana Torino**



BANDO DI CONCORSO "GIOVANI IN MOVIMENTO" - EDIZIONE 2012-



LAC

liceo artistico statale renato cottini - torino

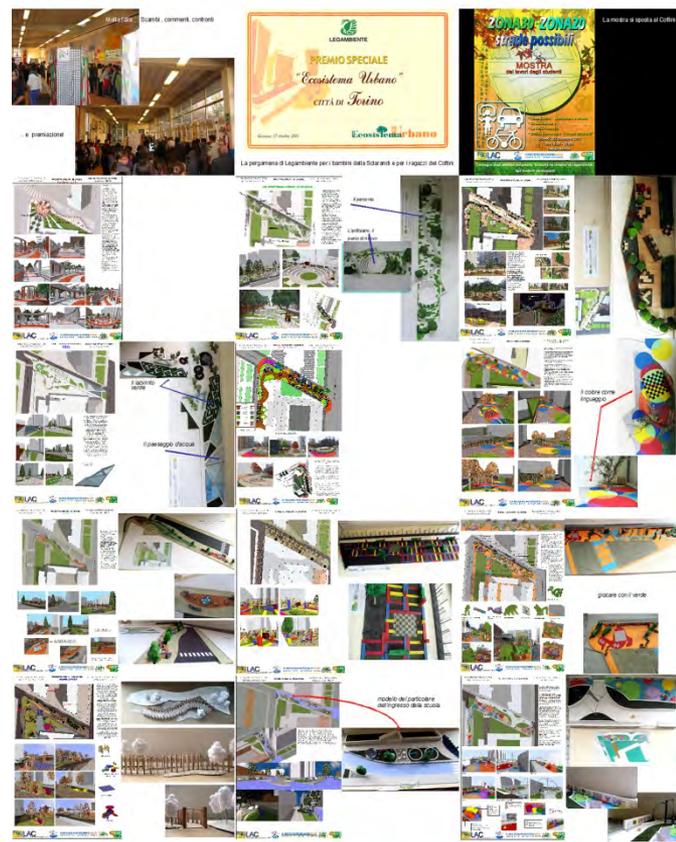


Da sempre **Ambiente e Territorio** costituiscono il naturale interesse della scuola che molto spesso si è confrontata sul piano didattico con queste tematiche

Ambiente e Territorio, si sono trasformati in attività ordinaria della scuola, pertanto i temi legati alla realtà urbana in cui il Liceo è inserito diventano a tutti gli effetti **lavoro didattico attivo**.

“OCCHIO AL TERRITORIO” ci ha condotti alla partecipazione al bando della provincia di Torino forti delle esperienze già condotte negli anni precedenti, che hanno visto il Cottini coinvolto nel programma di comunicazione locale che ha accompagnato la realizzazione della prima **Zona 30** di impianto europeo realizzata a Torino a Mirafiori Nord con la Circoscrizione 2

Le classi coinvolte hanno poi realizzato una prima mostra (tavole di progetto e plastici) circa gli sviluppi immaginati per ulteriori interventi nello spazio strada, per il verde pubblico e l'arredo urbano.



ZONA 30 - STRADE DI CASA I NUMERI, LE PERSONE

Dati e immagini dalla prima Zona 30 di Torino:
sistemazioni stradali, verde e arredo urbano, flussi veicolari, incidentalità,
rilievi di velocità e di rumore, comunicazione e animazione locale,
le percezioni degli abitanti, gli sviluppi possibili ...

Sabato 26 marzo 2011 - ore 9.00 - 13.00
BIBLIOTECA CIVICA VILLA AMORETTI - Corso Orbassano, 200



INVITO AL CONVEGNO: *Condizione a cura di Dario MANUETTI, associazione "La città possibile"*

- 9.00-10.00 - **Maria Grazia SESTERO**, Assessore Viabilità e Trasporti Comune di Torino - **Andrea STARA**, Presidente Circostrizione 2
 - 10.00-11.00 - **Immagini e dati dalla Zona 30 Castalgomero**: interventi su infrastruttura, verde e arredo, rilievi ambientali e di traffico, comunicazione con i cittadini. **Giovanni Paolo MARCHETTI**, Div. Infrastrutture e Mobilità Comune di Torino - **Davide TURE**, Ufficio Tecnico Circostrizione 2 - **Dario MANUETTI** e **Bruno ZUCCA**, associazione "La città possibile".
 - 11.00-12.00 - **Zona 30 e formazione superiore: una mostra di progetti degli studenti**. **Marilena DE BIASE**, docente Liceo Artistico "R. Cottini", "CAMI ESCOLAR" a Barcellona: un progetto educativo e di comunicazione locale su spazi urbani e percorsi di scuola che "cammina" con le Zone 30. **Antonia HERNANDEZ BALADA**, Direttrice IMEB (Istituto Municipale d' Educazione)
 - 12.00-12.30 - Presentazione delle schede di divulgazione tecnica in materia di moderazione del traffico, verde urbano e animazione locale dal **progetto pilota regionale "ECOLOGIA URBANA PER DECISORI LOCALI"**. A cura de "La città possibile".
 - 12.30-13.00 - Interventi dalla sala e conclusioni a cura di **Daniele Contardo**, musicista a due ruote.
 - 13.00 - Buffet
 - 14.00-15.00 - Visita guidata alla Zona 30. **Giancarlo CHIUSANO** Coordinatore Viabilità Circ. 2, **Bruno ZUCCA** "La città possibile".
- Sono stati invitati: **Firenze ALFIERI**, Assessore alla Cultura, **Giuseppe BORGOGNO**, Ass. alle Risorse Educative del Comune di Torino.
Con la partecipazione di: **Agenzia Mobilità Metropolitana Torino**, Museo A come Ambiente, **ENGIM**, docenti e studenti del Liceo artistico "R. Cottini", Scuola Primaria "R. Sclarandi", Cooperativa sociale "G. Accomazzi", associazioni locali e cittadine, Bottega del Giardinaggio.

Il Coordinatore II Commissione: **Giancarlo CHIUSANO**
Il Coordinatore V Commissione: **Luisa BERNARDINI**
Il Coordinatore VI Commissione: **Claudia MONACO**
Il Presidente: **Andrea STARA**

La mostra è stata presentata al seminario del marzo 2011 e successivamente anche presso l'ufficio tecnico Lavori Pubblici del Comune di Torino nel giugno 2011.



Alternative Mobility - Mobilità Alternativa

Ultimo aggiornamento 21.09.2011, 12:18



22 settembre: Giornata Europea "In città senza la mia auto" 2011

Anche quest'anno dal 16 al 22 settembre è in programma la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile. L'iniziativa, giunta alla decima edizione, è promossa dalla Commissione Europea e si concluderà giovedì 22 settembre con la Giornata Europea "In città senza la mia auto".

Il 22 settembre, "In città senza la mia auto", negli anni è diventato un appuntamento mondiale che ha l'obiettivo di incoraggiare i cittadini all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto per gli spostamenti quotidiani (a piedi, in bicicletta, in metropolitana, in tram, in autobus)

Quest'anno il tema specifico scelto dalla Comunità Europea è "Alternative Mobility - Mobilità alternativa" che pone l'accento sull'importanza di sostenere il passaggio all'utilizzo di mezzi di trasporto alimentati con

combustibili sostenibili e verso modalità di trasporto non motorizzato.

La Città di Torino, come ormai da diversi anni, aderisce alla Giornata Europea del 22 settembre e per l'occasione ha previsto la chiusura del traffico dalle ore 6 alle 22 di Via Roma nel tratto da Piazza Castello a Piazza San Carlo dove si svilupperanno iniziative ed eventi.

La Giornata sarà ricca di animazione, stand mostre e laboratori per grandi e piccini, centrati soprattutto sul tema della bicicletta.

Anche quest'anno quindi la Città di Torino invita tutti i cittadini a dare un piccolo contributo nella lotta alle emissioni nocive, causa del riscaldamento globale e dell'effetto serra, lasciando a casa la propria auto nella giornata del prossimo 22 settembre per dimostrare che tutti noi vogliamo vedere le città divenire luoghi migliori dove vivere.



Il Cottini ha partecipato alla giornata europea "In città senza la mia auto" 2011



BUONE PRATICHE IN COMUNE

Premio Legambiente per le migliori ecoazioni nei centri urbani

Ecosistema Urbano non è solo un'analisi statistica. E' anche l'occasione per enfatizzare le singole buone pratiche che hanno il pregio di produrre radicali cambiamenti in un determinato settore. Dal momento che il tema centrale di questa edizione del Rapporto è la sicurezza, anche le best practices premiate da Legambiente riguardano principalmente interventi che hanno consentito ridotto il pericolo urbano. E' il caso della sicurezza stradale, con la Zona30 di Torino, il sistema di rotonde di Padova e l'Ecopass di Milano che, in tre modi diversi, hanno avuto effetti benefici sul contenimento degli incidenti. Oppure quello della sicurezza individuale, con la riqualificazione di un'area verde di Genova che ha riportato i cittadini a riappropriarsi di uno spazio abbandonato al degrado. O ancora la sicurezza nel campo della gestione dei rifiuti, dell'energia, dell'alimentazione dei bambini. Si tratta di esperienze pilota, non particolarmente onerose (in alcuni casi, anzi, producono un guadagno anche economico per i Comuni) e che potrebbero (meglio: dovrebbero) essere replicate in contesti diversi.

Tra le buone pratiche in Comune sono segnalati inoltre tre casi che non riguardano direttamente la sicurezza, ma che meritano comunque di ricevere la menzione di Legambiente: Ravenna (per la gestione "green" dei suoi uffici), Savona (per il progetto sugli olii formulati con base rigenerata) e L'Aquila (per la solerzia con cui i funzionari hanno risposto ai quesiti di Ecosistema Urbano nonostante le enormi difficoltà ancora derivanti dal sisma dell'aprile 2009).

Buone pratiche in Comune: Premio Legambiente per le migliori ecoazioni nei centri urbani

1. TORINO

Torino per la Zona30 di Mirafiori (ha ridotto di oltre il 70% gli incidenti stradali).



Le zone 30 sono accessibili a tutti con il solo limite della velocità a 30 km/h dove non è la segnaletica o la civiltà dei cittadini a indurre velocità moderate ma le caratteristiche fisiche e geometriche della strada trasformata. Come per le vie residenziali, la ristrutturazione dei parcheggi auto gioca un ruolo essenziale. Interventi di arredo urbano e alterazioni della pavimentazione cambiano l'assetto della strada al punto da sembrare ristretta. In corrispondenza degli incroci si riduce il raggio di curvatura dei marciapiedi con aiuole supplementari come pure agli ingressi in modo da rendere inequivocabile che si è in procinto di attraversare una strada "diversa". Le strade a "velocità 30 o 20" non devono avere traffico di attraversamento improprio ma caratterizzarsi come Isole Ambientali dove il recupero della vivibilità urbana è prioritario.

Tutto questo succede già a Torino, dove diecimila abitanti del quartiere Mirafiori Nord vivono una mobilità slow: veicoli a bassa velocità, più sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, un ambiente stradale con pavimentazione variata, arricchito di verde, piccole aree riposo con sedute, arredo, porta-bici. Da due anni nella zona è stata istituita una Zona 30 e gli effetti sulla sicurezza stradale sono stati straordinari: nel 2010 zero incidenti gravi, rispetto ai 15 sinistri con feriti registrati in media negli anni col limite (magari non rispettato) a 50 all'ora. Il Politecnico di Torino ha rilevato una diminuzione del traffico superiore al 15% (molti automobilisti preferiscono fare giri più lunghi piuttosto che rallentare) e un dato curioso: il 5% degli abitanti di questo angolo di Mirafiori Nord ha smesso di usare sonniferi per addormentarsi, grazie alla riduzione del rumore prodotto dalle auto e un altro 5% assicura di avere accresciuto la sua capacità di concentrazione. Il costo per realizzare la Zona 30 è stato di 500 mila euro, ma si stima che grazie alla diminuzione degli incidenti stradali (74% di giorni di prognosi in meno rispetto al passato) si sia già risparmiata (in un solo anno) la stessa cifra in spese sanitarie (*). Il Parlamento europeo, peraltro, ha recentemente votato un piano destinato a far scendere il numero di morti sulle strade dagli attuali 35.000 ogni anno a 18.000 entro il 2020. Una parte importantissima all'interno di questa strategia è proprio quella relativa alla velocità dei veicoli: la proposta, infatti, è quella di ridurre il limite di velocità urbano a 30 km/h nelle zone residenziali e nelle strade ad una sola corsia di marcia prive di pista ciclabile. In Italia, praticamente, si tratterebbe di ridurre di 20 km il limite massimo per i veicoli sull'80% delle reti stradali cittadine.

[* dati Comune di Torino, Regione Piemonte]

PRESENTAZIONE ALLA FIERA DI GENOVA ecosistema urbano XVIII edizione



PREMIO LEGAMBIENTE



LEGAMBIENTE

PREMIO SPECIALE

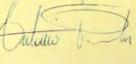
"Ecosistema Urbano"

Consegnato a Genova il 17/10/2011

CITTÀ DI Torino

Liceo Artistico Statale "RENATO COTTINI" - Classe 4 G

CIRCOSCRIZIONE DUE
Santa Rita - Mirafiori Nord

Ecosistema Urbano

ZONA 30 - ZONA 20

strade possibili

**Un percorso di educazione, di comunicazione e animazione locale
all'interno della prima Zona a 30 km/h di Torino**

(Mirafiori Nord, quadrilatero Via G. Reni, C.si Sebastopoli-Siracusa-Orbassano, 10.000 abitanti)

con

la scuola elementare “Renato Sclarandi”

il Liceo Artistico “Renato Cottini”

la Circoscrizione 2

l'associazione “La città possibile”



CIRCOSCRIZIONE DUE
SANTA RITA - MIRAFIORI NORD





Giugno 2011

*il Cottini in visita alla
Sclarandi*

*un incontro tra studenti
lontani per età ma vicini
per interessi.....*



tanto lavoro e... moltissime idee!

Come sempre, qualcuno si è poi lasciato andare un po' all'immaginazione andando oltre il possibile

Su questi desideri e su questi sogni sono venuti a studiare i ragazzi di una IV del Cottini. Dagli incontri sono nati progetti su tavole e plastici tridimensionali che hanno costituito con gli elaborati dei bambini la mostra "Zone 30 - Zone 20: strade possibili". Prima uscita il 18 novembre alla Sclarandi



Inaugurazione mostra 18 novembre 2011

ZONA30 - ZONA20

strade possibili

MOSTRA
dei lavori degli studenti



- Liceo Cottini - Architettura e Arredo
- Circoscrizione 2
- La Città Possibile
- Scuola Elementare "Renato Scliarandi"

Giovedì, 22 dicembre 2011

ore 18.30 - 20.00

Inaugurazione



CIRCOSCRIZIONE DUE
SANTA RITA - MIRAFIORI NORD



Consegna degli attestati del premio "Ecosistema Urbano" di Legambiente
agli studenti partecipanti

La mostra prosegue al Liceo Cottini il 22 dicembre, dove è rimasta allestita fino a giugno 2012.

ZONA 30 - ZONA 20

strade possibili

Un percorso di educazione, di comunicazione e animazione locale all'interno della prima Zona a 30 km/h di Torino (Mirafiori Nord, quadrilatero Via G. Rea, C. S. Sebastiano) Circa a Orobiano, 10.000 abitanti)

con la scuola elementare "Renato Sciarandì" il Liceo Artistico "Renato Cottini" la CircoScrizione 2 l'associazione "La città è possibile"

Anno scolastico 2008-2009 Lo studio e il progetto sulla ZONA 30



Anno scolastico 2008-2009 In classe con "La città possibile": interventi con le classi della scuola Sciarandì

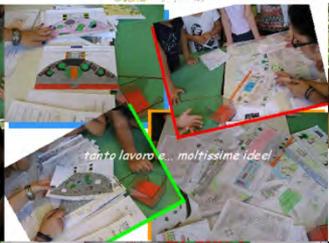
Studio dei problemi di traffico e mobilità nel quartiere e delle nuove sistemazioni stradali in corso di realizzazione, a partire da "Passaggio Zona 30", libretto di istruzioni per bambini inquinamento, indotti e velocità, sicurezza e sostenibilità, muoversi a piedi e in bicicletta, la qualità degli spazi urbani.



Anno scolastico 2009-2010 Scuola Sciarandì

Interventi in classe e uscite per i ritmi del traffico, flussi e velocità dei veicoli con l'impiego di radar-velocità (quattro incontri di due ore con tre IV e tre V).

Confronto con i dati rilevati prima delle sistemazioni.



L'OPPORTUNITA' DEL BANDO **“GIOVANI IN MOVIMENTO”** i partner:



Istituto Comprensivo
A. CAIROLI
Torino



IIS Primo Levi
C.so Unione Sovietica 490 10135 TO
Tel. 0113913030 - 0113472032
email tois04300d@istruzione.it

L.A.S. “Renato Cottini”

Circoscrizione10

La città possibile

IRES Piemonte

URBAN CENTER METROPOLITANO

Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

MUSEAMBIENTE

Istituto comprensivo Cairoli –

IIS Primo Levi -



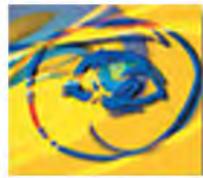
... cercavamo un settore di città che presentasse varietà tipologica, un tessuto urbano complesso e articolato, cresciuto in tempi recenti, con prospettive di trasformazione e progetti già in atto,

...un luogo dove si potesse mettere in pratica tutto ciò che avevamo già imparato, che offrisse al contempo l'opportunità di continuare ad approfondire le tematiche della moderazione del traffico del progetto di spazi pubblici, del verde, della trasformazione della città....

Un territorio che i nostri studenti potessero con facilità esplorare, conoscere bene, frequentare ...

La CIRCOSCRIZIONE 10 è stata la naturale risposta !

I gruppi di lavoro



LAC

liceo artistico statale renato cottini - torino



Classe 3G : n° 26 studenti -

Progetto di nuova sistemazione via Plava con i criteri della moderazione del traffico e con incremento della pedonalità

insegnanti Maria Teresa Nestola e Marilena De Biase

Classe 4G : n° 22 studenti

Progetto di sistemazione di strada Castello di Mirafiori con i criteri della moderazione del traffico e con incremento della pedonalità e dell'area circostante al Mausoleo della Bela Rusin come parco

insegnanti MARCO Spinoglio e Liliana La Vecchia

Classe 4H : n° 14 studenti

Progetto di sistemazione di strada Castello di Mirafiori con i criteri della moderazione del traffico e con incremento della pedonalità e dell'area del Sangone come parco

insegnanti Maria Teresa Nestola e Chiara Negri

Passenstraße Schwyz

Deutsch
Français

Zones de rencontre

Page d'accueil
Aspects juridiques
Liste des zones
Recherche
Historique
étranger
Contacts
Links
Documentation

Login

Zones de rencontre

Qu'est-ce qu'une zone de rencontre?



Le signal „zone de rencontre“ désigne des secteurs, dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, où les piétons peuvent utiliser toute la chaussée pour des activités de jeu, de sport, d'achats, de flâne ou de rencontre.

La vitesse maximale autorisée est limitée à 20 km/h.

Dans une zone de rencontre, les piétons bénéficient de la priorité et ils peuvent traverser partout, mais ne doivent cependant pas gêner inutilement les véhicules.

Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par une signalisation ou un marquage.

Les zones de rencontre sont autorisées par la législation suisse depuis le 1er janvier 2002. Elle sont régies par l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, qui en définissent les conditions et les règles d'introduction. Elles peuvent être instaurées sur des routes secondaires dans des quartiers résidentiels ou commerciaux.

A propos de ce site

Constat

De très nombreuses communes ont instauré des zones de rencontre depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation. Ces zones semblent être très diverses, mais présentent aussi beaucoup de points communs, au niveau de l'aménagement ou des conditions de réalisation. On ne disposait cependant pas jusqu'ici des informations permettant d'avoir une vue d'ensemble des zones de rencontre réalisées. Le présent site, réalisé par Mobilité piétonne, doit permettre de combler ce manque.



sharepspace.avi.flv

File Modifica Vista Finestra Guida

This project is co-financed by the European Interreg IIB North Sea Programme.



<http://nuovamobilita.blogspot.com>

00:00:37

Ripensare le strade

File Modifica Vista Finestra Guida

EMMANUEL MARTIN
Fmr. Director of Mobiliem, City of Paris

il primo e' quello della responsabilita'

00:00:37

Nuova Mobilità
Il Diario Italiano del Trasporto Sostenibile

HOME SU DI NOI IL QUOTIDIANO RISORSE FACEBOOK TRANSLATION ASSOCIAZIONE YOUTUBE APPELLO AI LETTORI



RISORSE / MEDIA

- Facebook
- Twitter
- World Streets
- English-Suisse Transports
- Zona Siccome di altri

Gli sporchi segreti della mobilità sostenibile – sequel italiano

Pubblicato il 6 marzo 2013 da Ennio Bonfanti 0 commenti



Negli ultimi anni si è assistito nel nostro paese ad una crescita di consapevolezza dei disastri causati da 70 anni di organizzazione della mobilità-urbana ma non solo – centrata sull'automobile privata anche se, va detto, questa fatica ancora a tradursi in scelte precise ed univoche che consentano alla maggior parte di noi di utilizzare quel range di opzioni che sarebbe auspicabile in un sistema di trasporto realmente multimodale e sostenibile, rendendo l'automobile privata davvero l'ultima spiaggia a cui ricorrere nei rari casi nei quali non si riesce a disporre di altre possibilità. [Continua a leggere](#)

Pubblicato in politica — 5 Commenti

ABBONATI
Inserisci il tuo indirizzo email:

Unisciti agli altri 664 follower

SEGUICI TRAMITE FEED RSS

RICERCA PER DATA ESATTA

marzo 2013
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

strasburgosbt

File Modifica Vista Finestra Guida

Why are you interested in sustainable mobility?

I think that they are questions for citizens.

Lo penso che sia una questione di cittadinanza

00:00:10

I materiali di studio internet, audio video europei e americani

File Modifica Vista Finestra Guida

Alcune piste ciclabili sono sempre esistite, ma erano completamente differenti da oggi

00:00:30

cuscinettoSB1.avi

"FLOATING PARKING" & BIKE BUFFER ZONES

PARCHEGGI "FLUTTUANTI" E ZONE CUSCINETTO PER BICICLETTE

00:00:04

Ripensare le strade

File Modifica Vista Finestra Guida

ERIC BRITTON
New Mobility Agenda

si basa sulle persone

00:00:19

World Transport Policy & Practice – Vol. 19, No. 1

Pubblicato il 4 marzo 2013 da Eric Britton, editor | Lascia un commento

[Ritossato da World Streets: The Politics of Transport in Cities](#)



dietesbt.avi

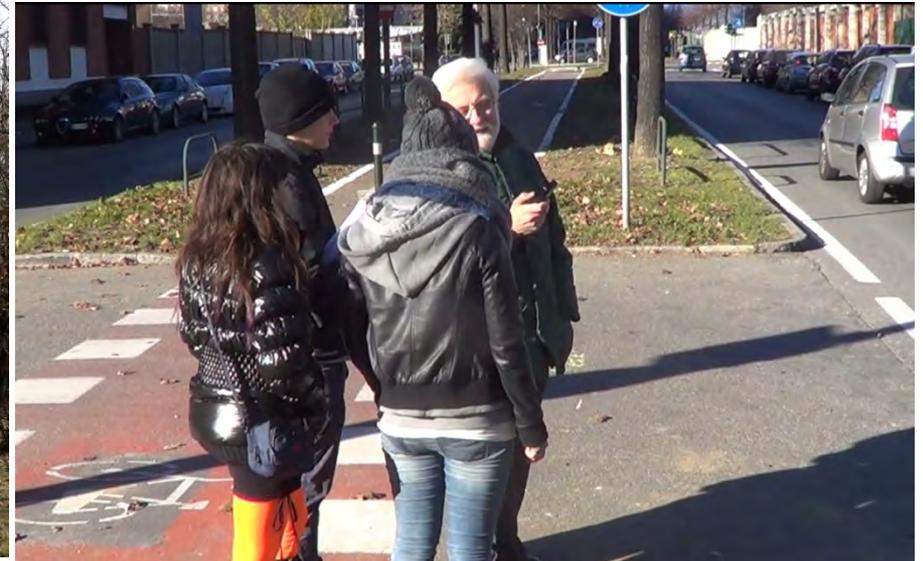
File Modifica Vista Finestra Guida

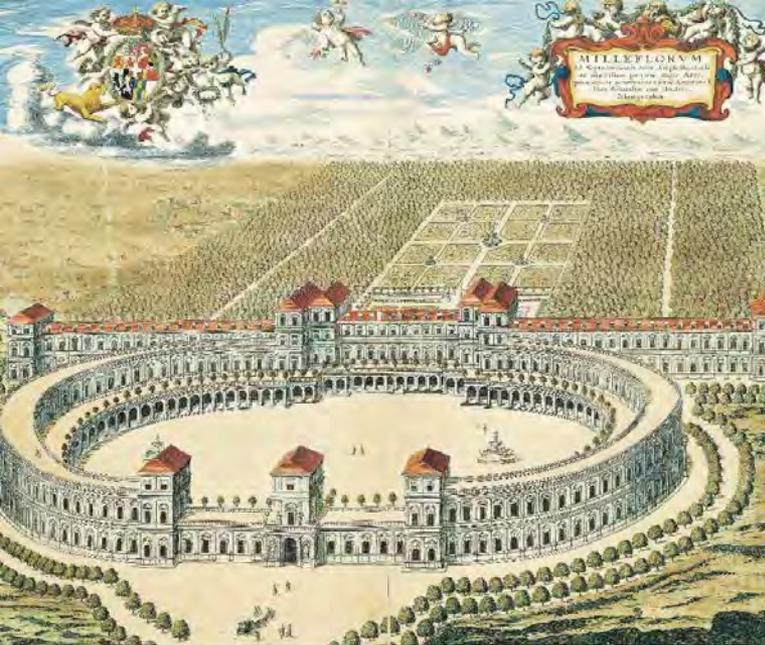
MOVING BEYOND THE AUTOMOBILE

[Music]

06

Contemporaneo allo studio sui testi si va a conoscere e a “misurare” il territorio con l’aiuto e l’assistenza de “La città possibile”





INCONTRO/LEZIONE CON MATTEO BONO :
un viaggio nella storia di Mirafiori



- TORINO
- URBAN CENTER
- Spazio Espositivo
- Attività Culturali
- Accompagnamento
- progettuale
- L'Œil qui pense.
- Quaderni sulla città

- 4 Racconti Urbani
- Scenari Urbani
- Il tuo evento all'Urban Center

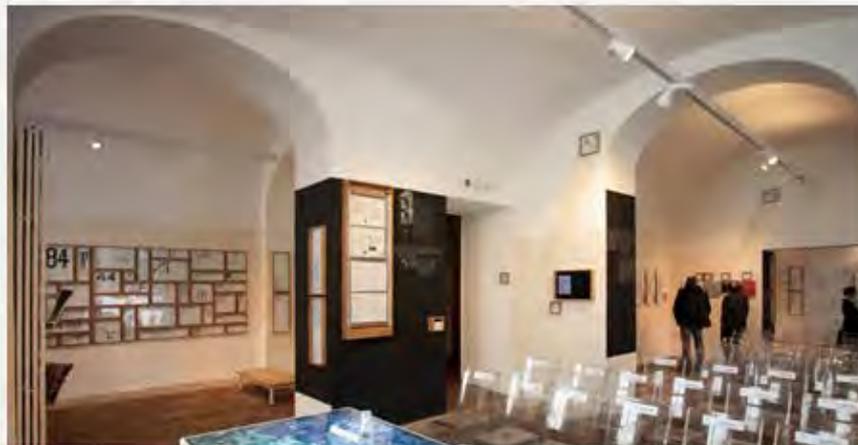
Il tuo evento all'Urban Center

- Indietro

Spazi disponibili e condizioni di utilizzo



L'Associazione Urban Center, nell'ambito delle proprie finalità istituzionali e alle condizioni indicate nel Regolamento allegato, può concedere in uso ad utenti esterni alcuni spazi siti all'interno della propria sede secondo quanto indicato nella planimetria



RICERCA

cerca

SEGNALAZIONI

- UCM vi segnala
- Press

SOCI

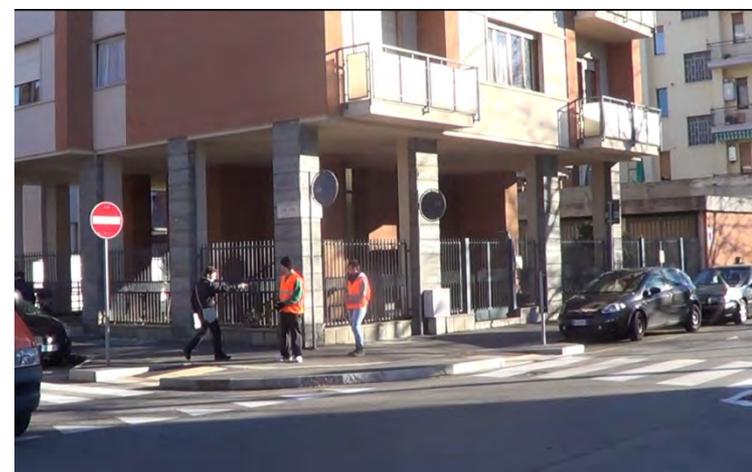


Torino Internazionale

NEWSLETTER

iscriviti

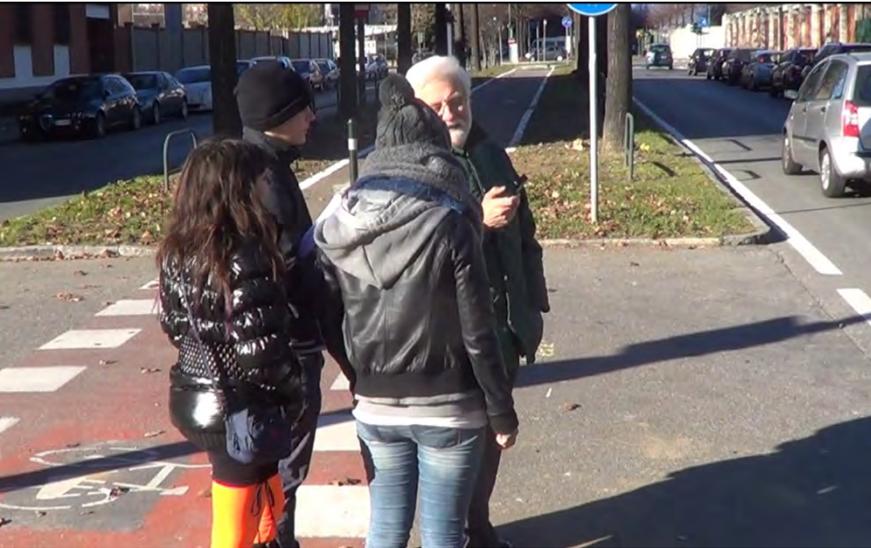
INCONTRO PRESSO L'URBAN CENTER



LE ATTIVITA' DI RILIEVO

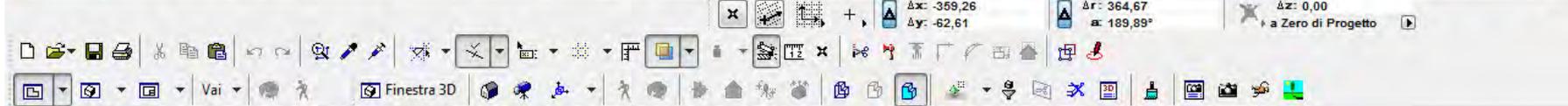


MISURAZIONE DELLE VELOCITA'



Il lavoro di rilievo





- Barra St...
- Selezione
- Freccia
- Area di ...
- Design
 - Muro
 - Porta
 - Finestra
 - Lucern...
 - Falda
 - Shell
 - Trave
 - Pilastro
 - Solaio
 - Scala
 - Mesh
 - Curtain...
 - Zona
 - Oggetto
- Documento
 - Quote
 - Quota ...
 - Testo
 - Etichetta
 - Retino
 - Linea
 - Arco/C...
 - Polilinea
 - Disegno
 - Sezione
 - Alzato
 - Alzato I...
 - Foglio d...
 - Dettaglio
 - Ulteriori

LA RESTITUZIONE DEL RILIEVO 3D



Navigatore - Mappa ...

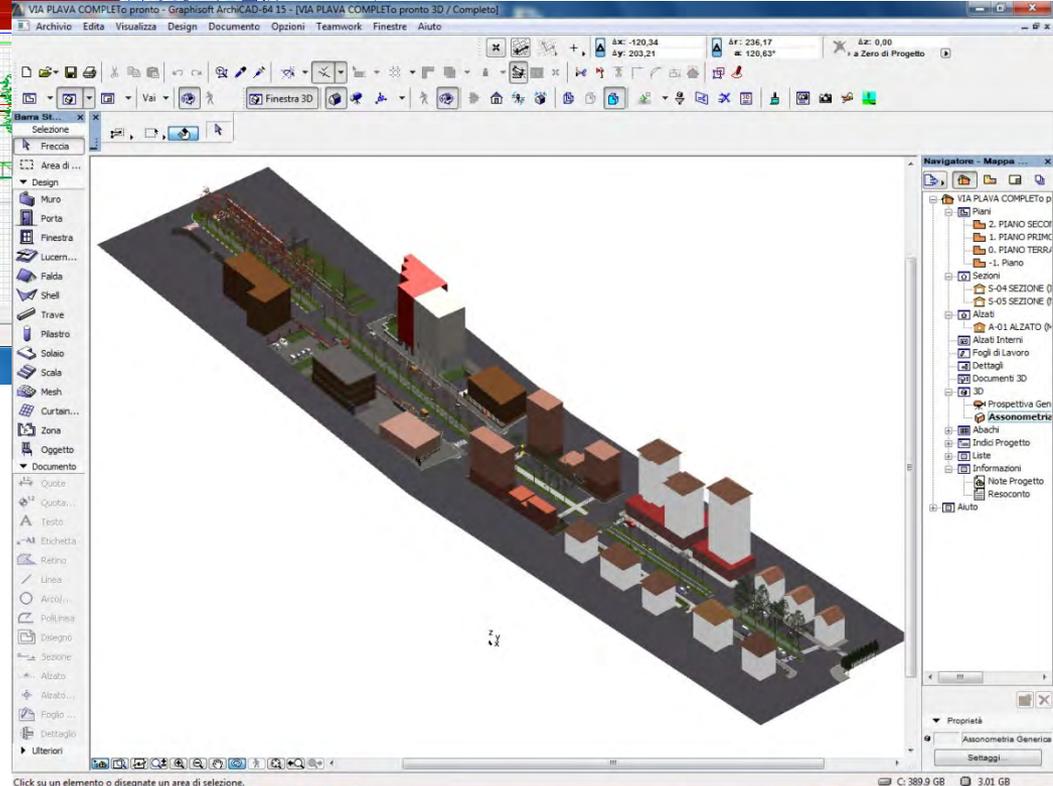
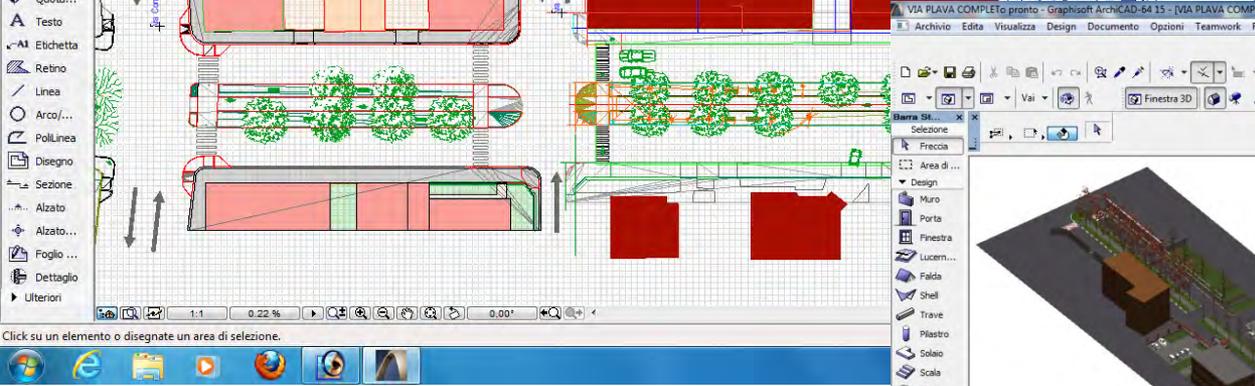
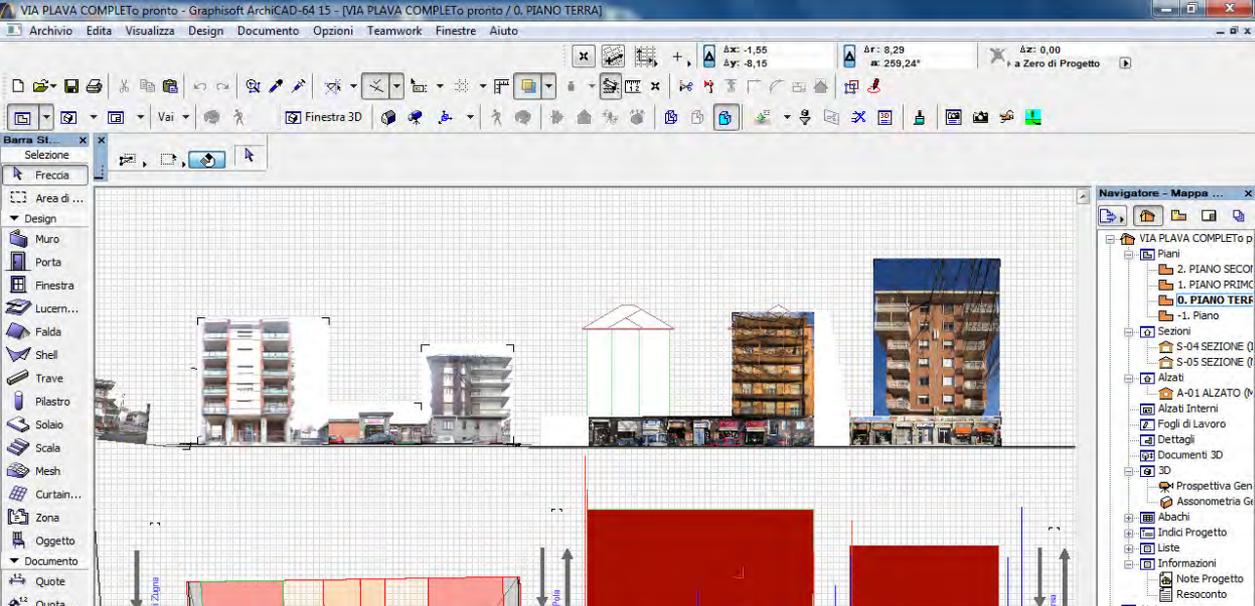
- VIA PLAVA COMPLETO p
 - Piani
 - 2. PIANO SECOI
 - 1. PIANO PRIMC
 - 0. PIANO TERRA**
 - 1. Piano
 - Sezioni
 - S-04 SEZIONE ()
 - S-05 SEZIONE ()
 - Alzati
 - A-01 ALZATO (M)
 - Alzati Interni
 - Fogli di Lavoro
 - Dettagli
 - Documenti 3D
 - 3D
 - Prospettiva Gen
 - Assonometria Ge
 - Abachi
 - Indici Progetto
 - Liste
 - Informazioni
 - Note Progetto
 - Resoconto
- Aiuto

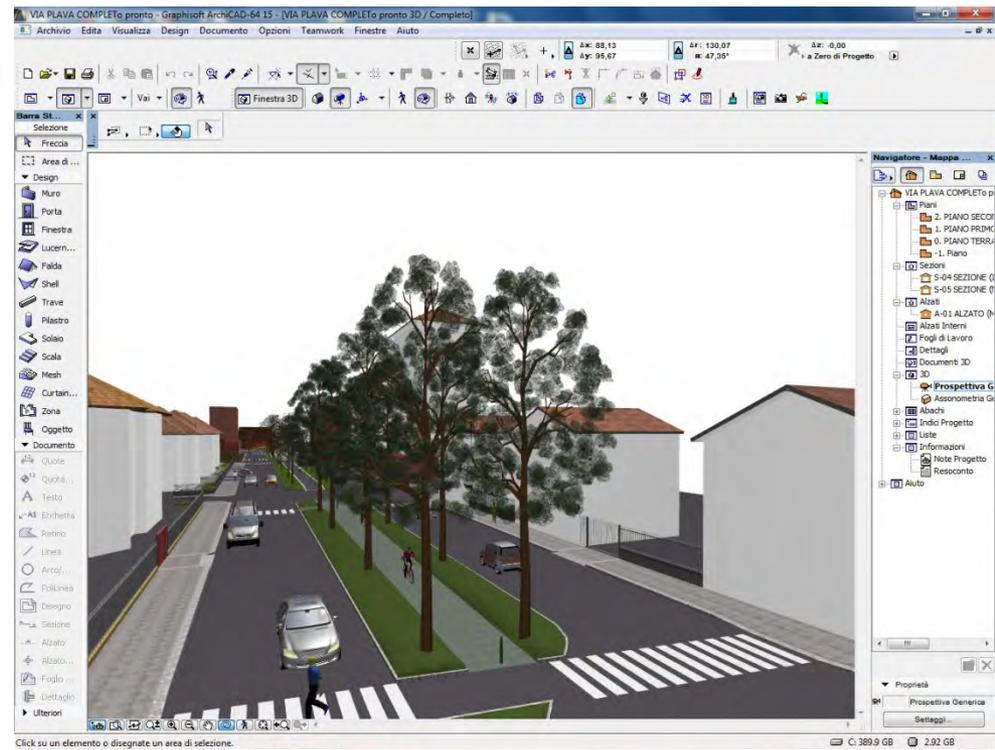
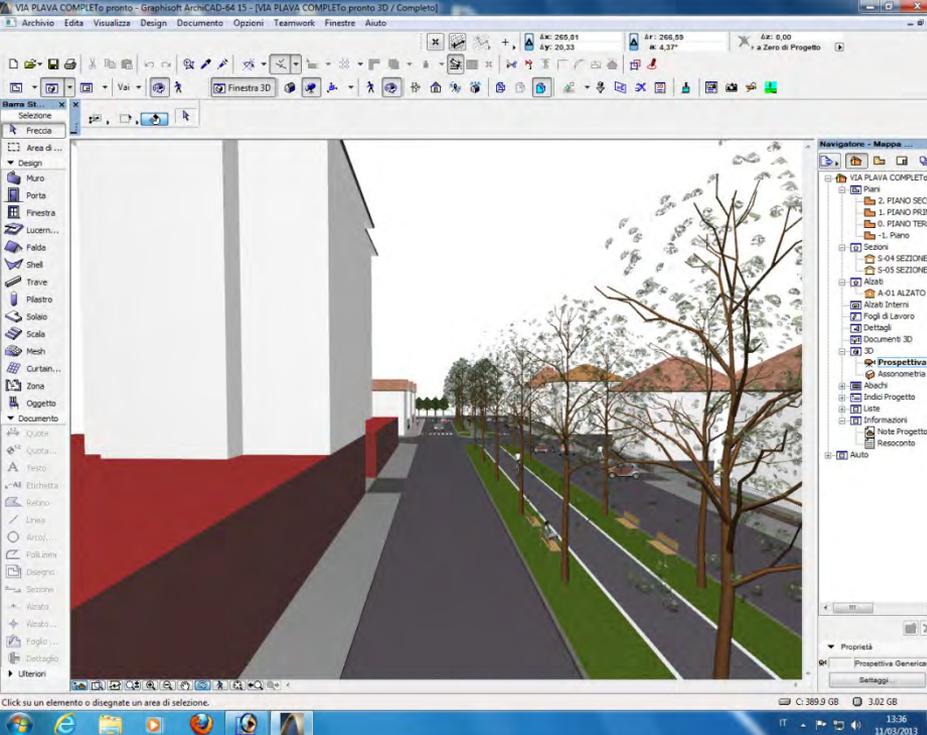
Proprietà

0. PIANO TERRA

Settaggi...

Click su un elemento o disegnate un'area di selezione.







CLASSI 4G – 4H

Spazio pubblico e spazio strada: infrastruttura, verde stradale e spazi verdi, spazi di gioco

CRITICITA' DELL'AREA

- Difficoltà di accesso all'area a causa del traffico sostenuto sia come quantità sia come velocità. Difficoltà nell'attraversamento della strada, con grave pericolo per i pedoni.
- Area degli orti abusivi inaccessibile
- Ostruzione della vista del fiume
- Prato ridotto a parcheggio



OBIETTIVI DEL PROGETTO

- 
- **Migliorare l'accessibilità all'area:** interventi sulla strada Castello di Mirafiori, aventi come obiettivo la moderazione del traffico
 - **Ricostruire la rete ecologica:** connettere i due parchi, i viali alberati, la pista ciclabile e i ritagli verdi prospicienti l'area; eventuale riqualificazione della sponda fluviale mediante interventi di ingegneria naturalistica.
 - **Favorire la socializzazione:** inserire attività collettive come orti collettivi, attività ricreative per vari livelli di età, teatro all'aperto, attività di relax, piste ciclabili, passeggiate.
 - **Migliorare la qualità dell'ambiente:** inserire nuova vegetazione e/o migliorare l'attuale; valorizzare le viste privilegiate; utilizzare materiali eco-compatibili.
 - **Promuovere l'educazione ambientale:** connettere le aree del parco con le scuole; aule all'aperto, teatro all'aperto, orti didattici; organizzare la manutenzione collettiva del parco; eventuale inserimento di una struttura per la vendita dei prodotti Km 0.



Classe 4°H

 MIGLIORARE L'ACCESSIBILITA' DELL'AREA

 RIDISEGNO DELLA STRADA CON LE REGOLE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO – ZONA30

 RICONNESSIONE DEL SISTEMA DEL VERDE



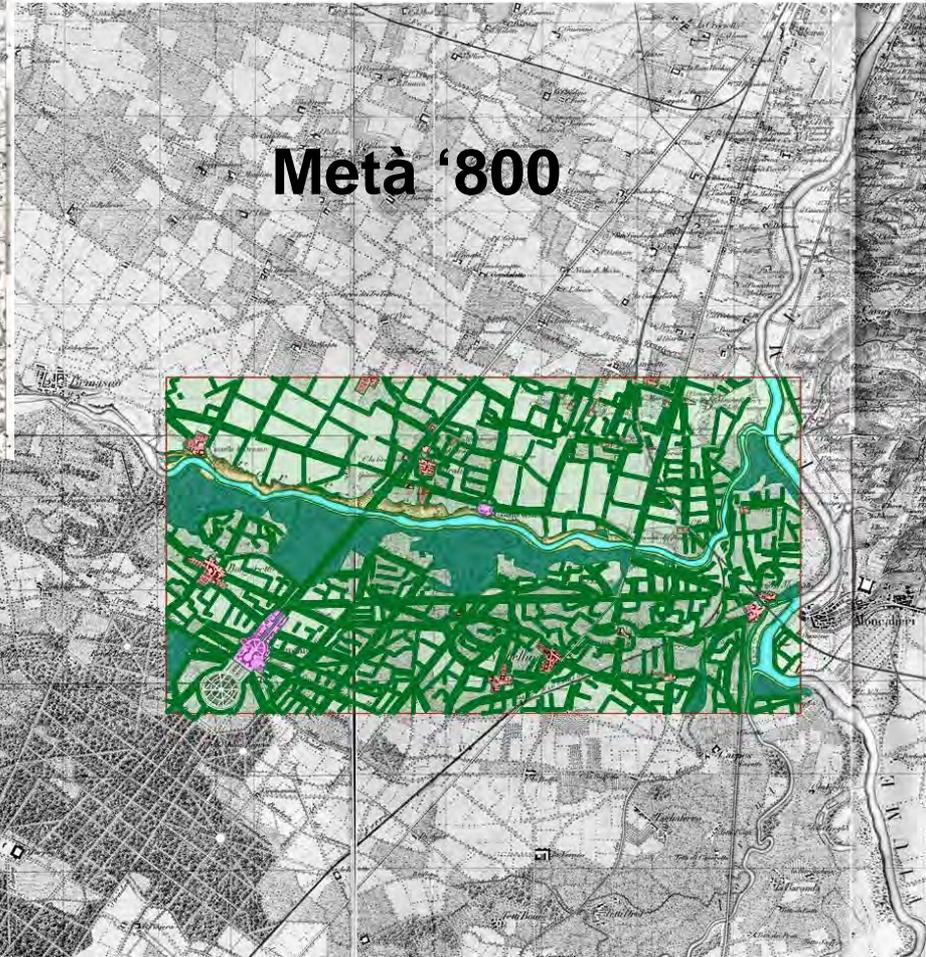
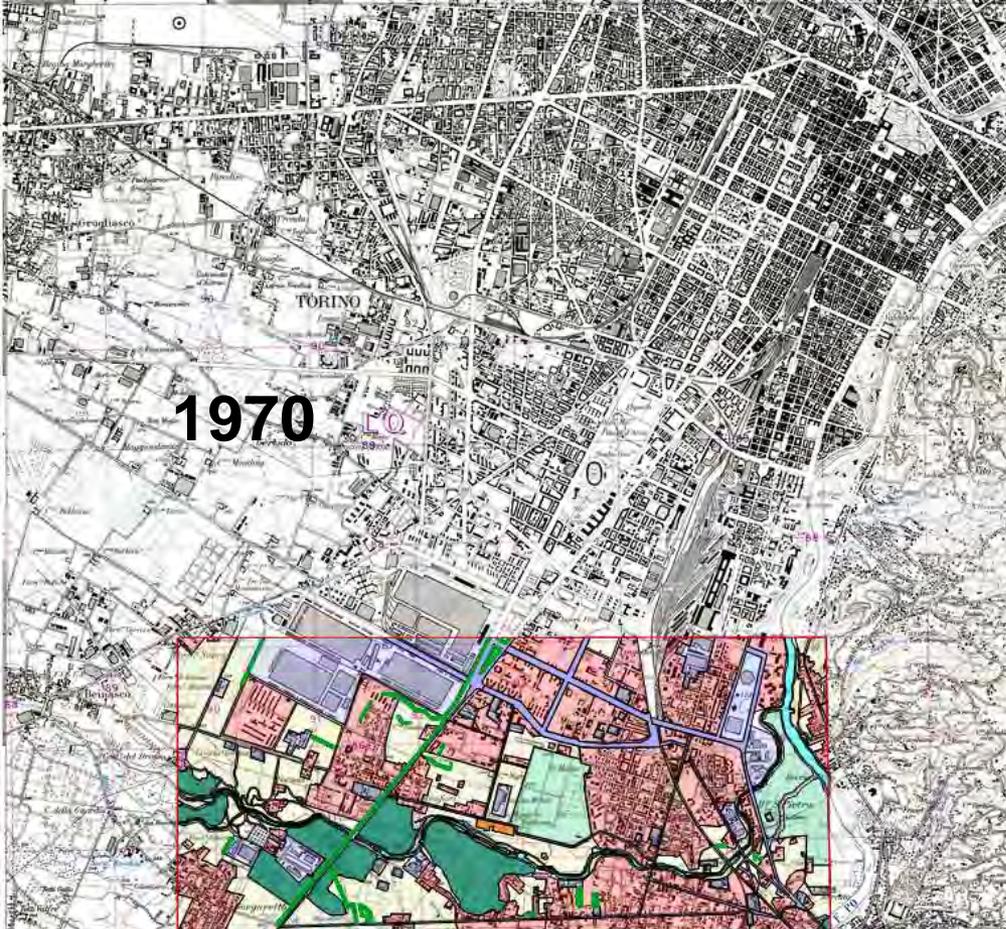
I sopraluoghi

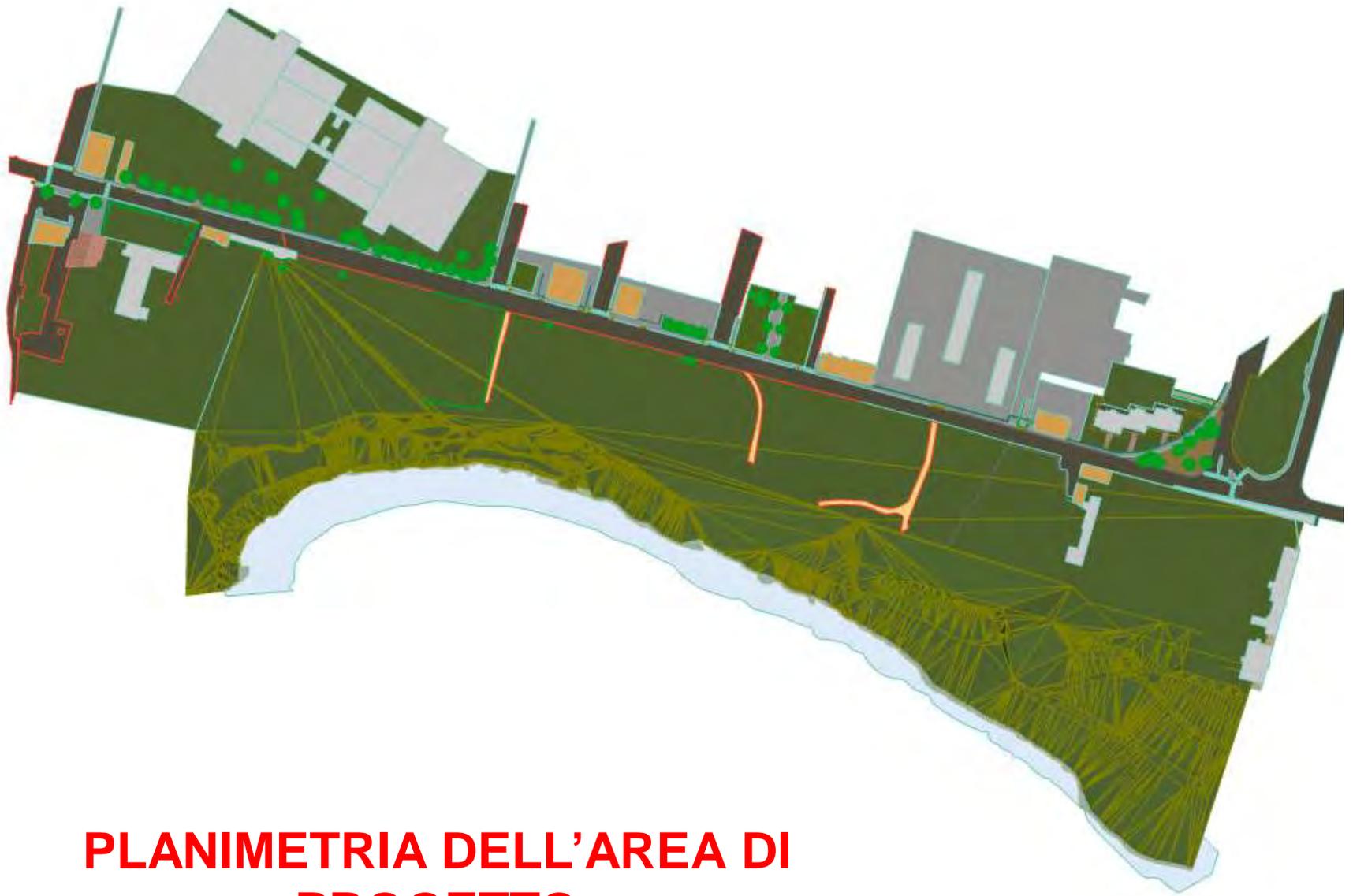




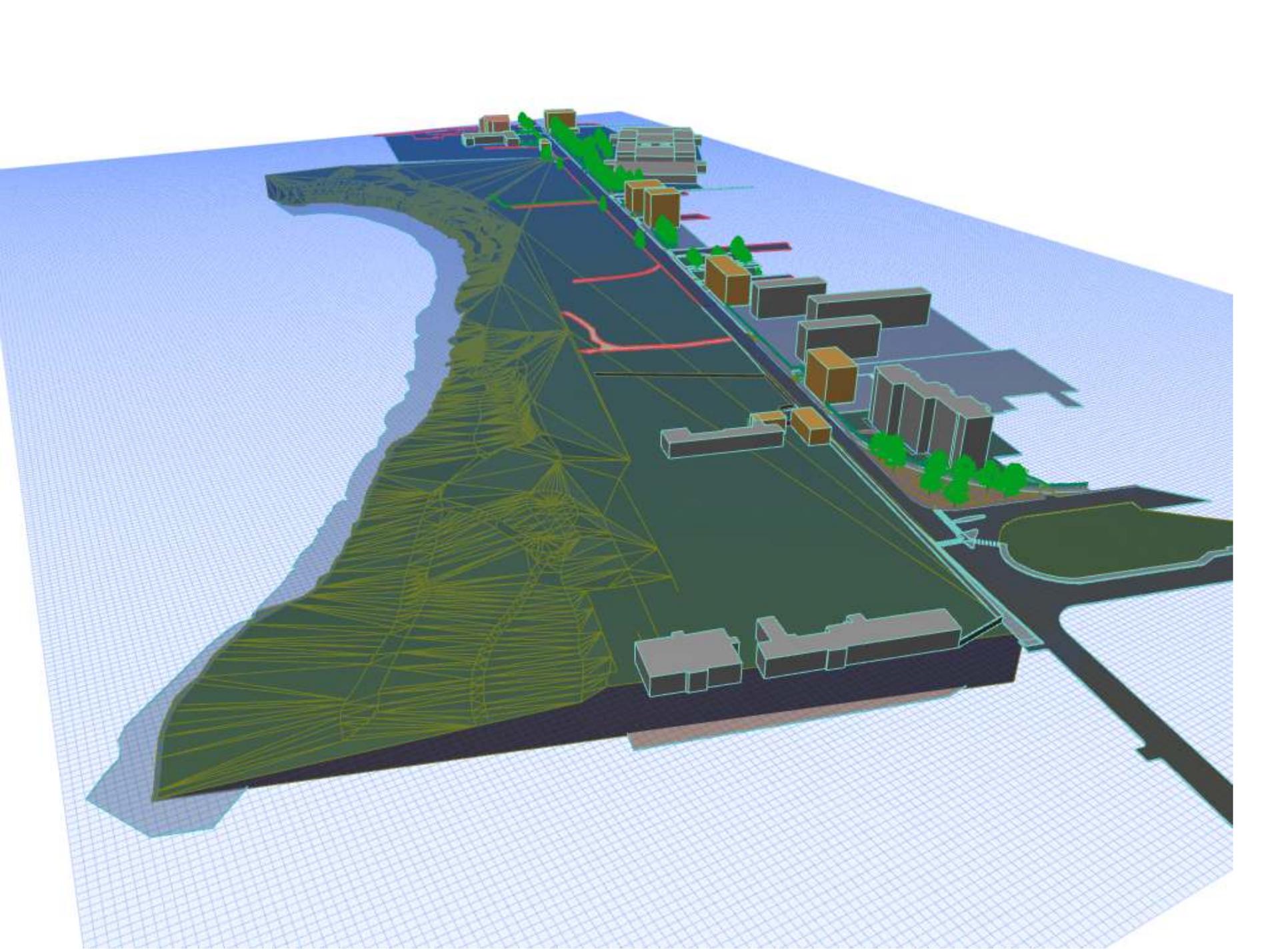
Il lavoro di rilievo

ANALISI DELL'AREA SULLE MAPPE STORICHE

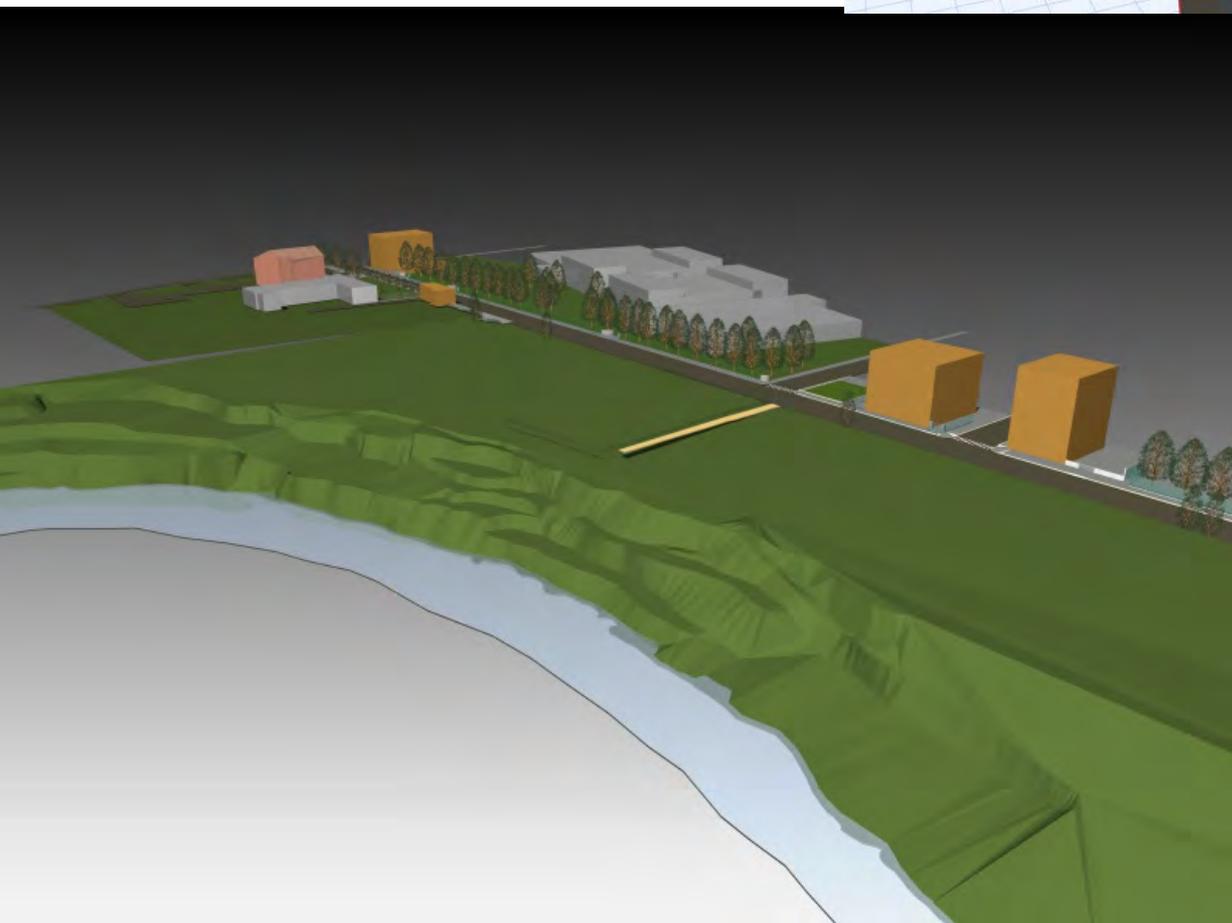


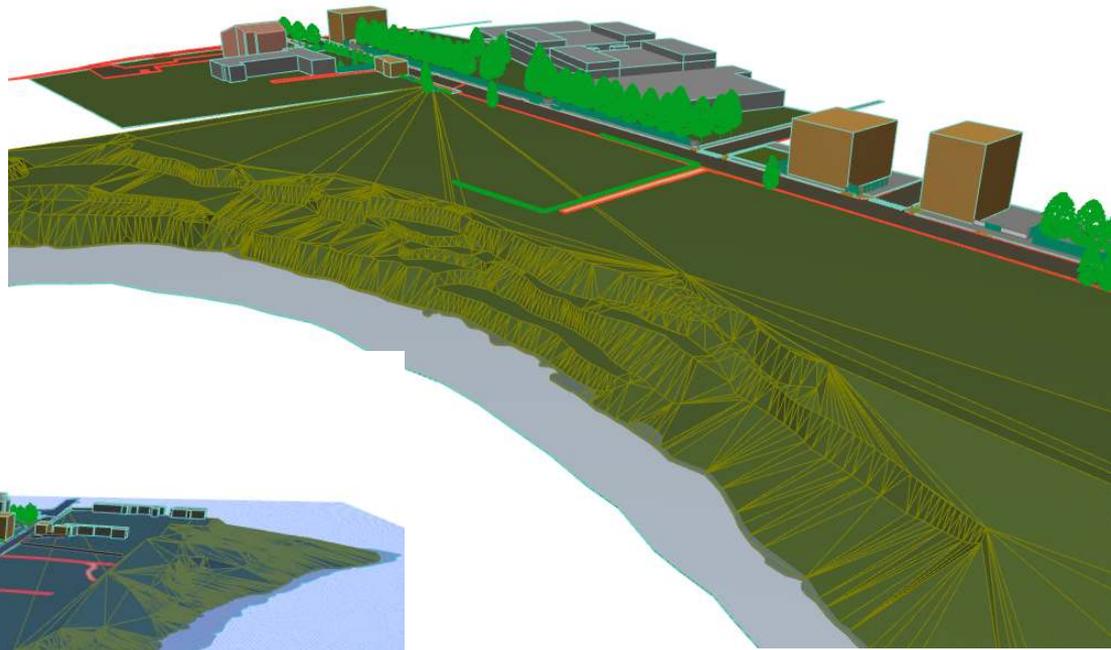
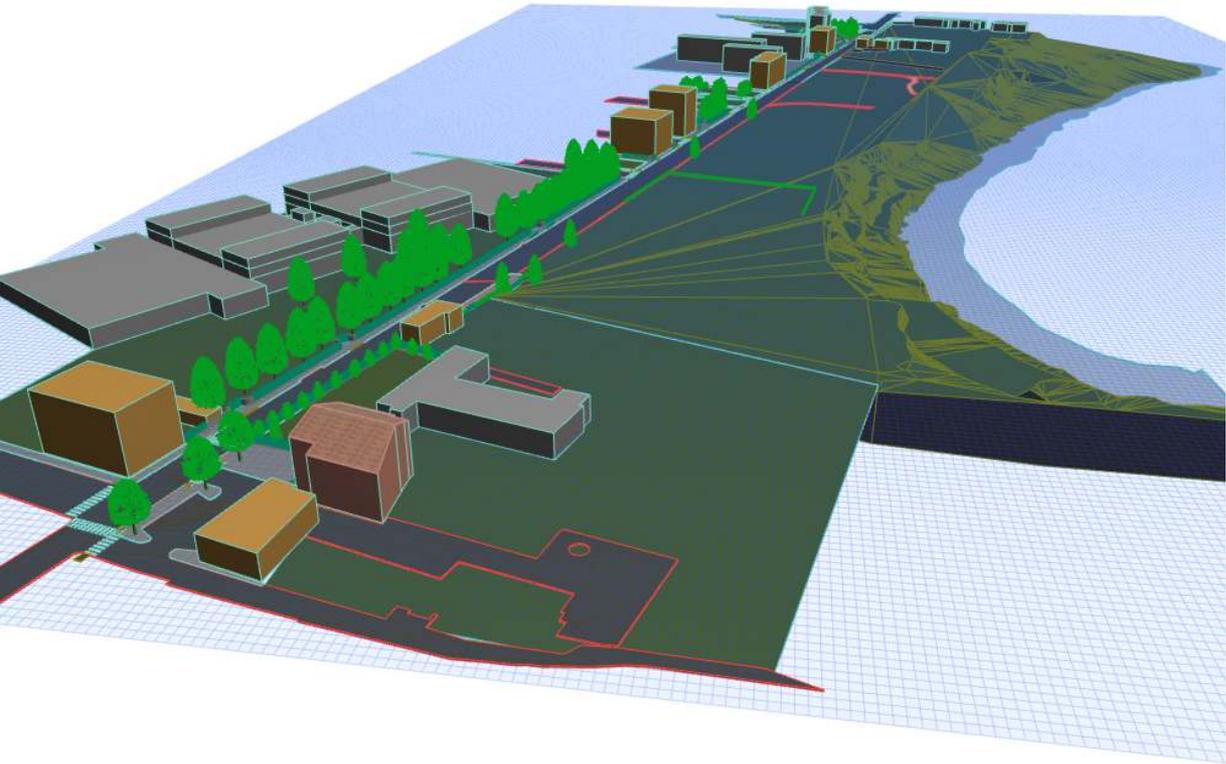


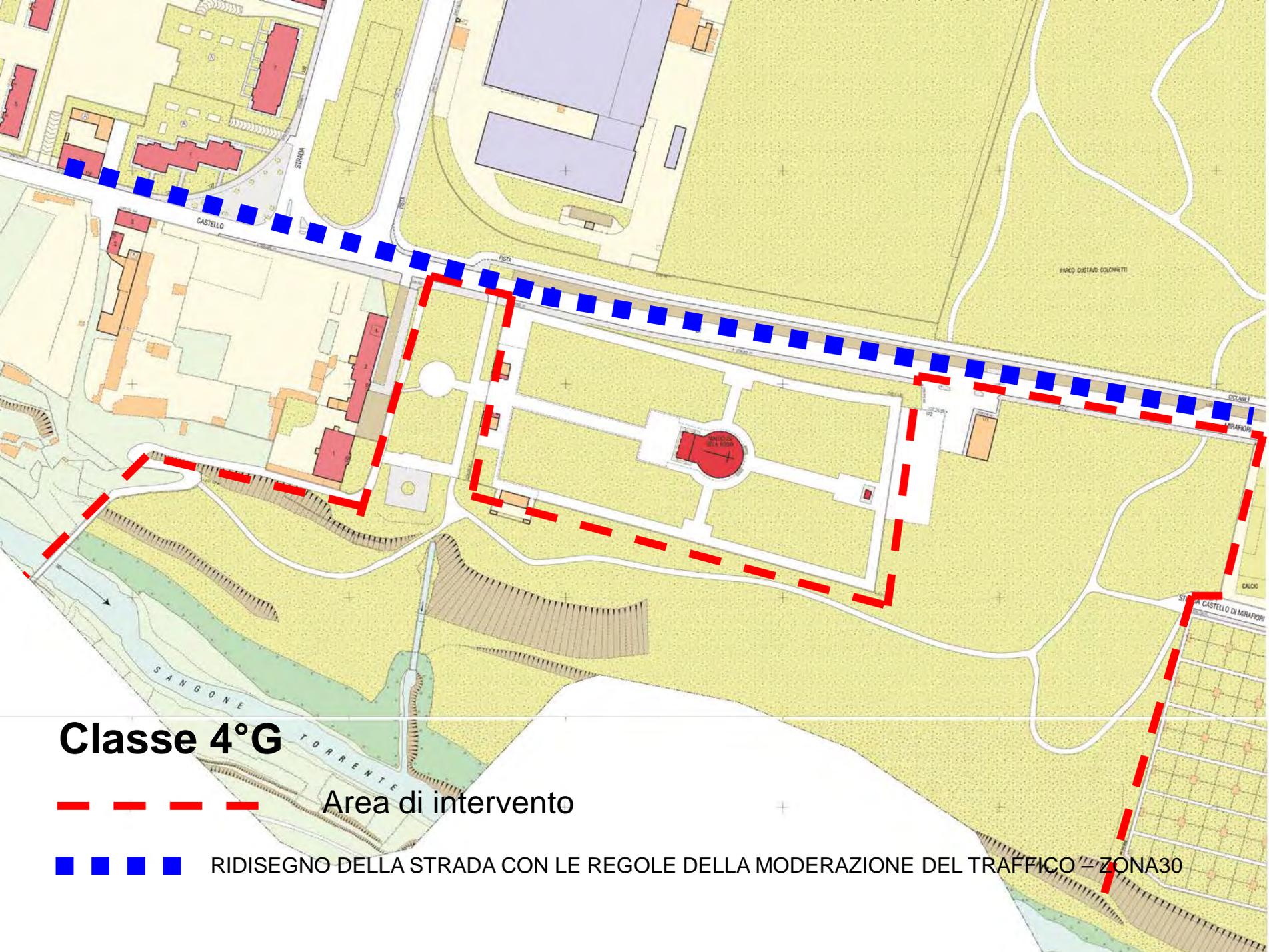
**PLANIMETRIA DELL'AREA DI
PROGETTO**



Rendering dell'area







Classe 4°G

— — — — — Area di intervento

■ ■ ■ ■ ■ RIDISEGNO DELLA STRADA CON LE REGOLE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO — ZONA30

LE OPERAZIONI DI RILIEVO SUL TERRENO

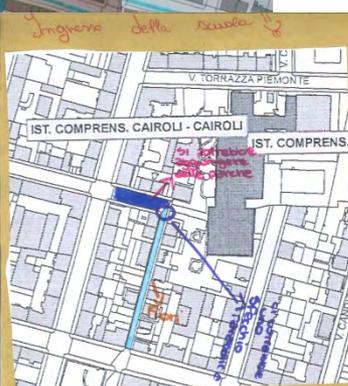


Prime idee...
per iniziare a pensare

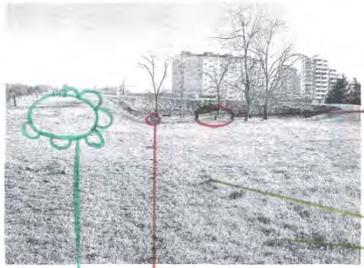


Altri lavori in corso

Istituto Comprensivo
A. CAIROLI
Torino



Smart School Mobility
Classi 2C E 2B
Insegnante Nella Geymonat



METTERE UNO DEI
MANGIAPANE DI
LEGNO, PERCHÉ ALTERNI
QUANDO DOVE TORNARE
PER IL GIARDINO INTERNO

FONTANA
PANCHINE

METTERE DELLE PANCHINE IN
PIÙ SPAZI DELIMITATI DALLA PANCHINA
SOTTOVITA E CON UNO AL CENTRO
DEI SPAZI PER IL GIARDINO

CI METTERE
UNA DI SEMPRE
MANGIAPANE PER
L'ESTATE



CASSINIA

SEMPRE

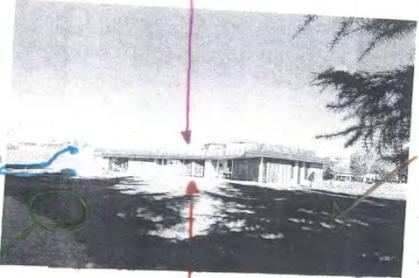
FONTANA



PER I PANCHINE
LE PANCHINE VORREI CHE FOSSE
DISPOSTE A CERCHIO IN MODO
DA PARLARE MEGLIO

Che cosa metterei
app "ESTADO".

QUI SOPRA METTERE UNA PICCOLA BELLA
GRANDE PERCHÉ C'È UNO SPAZIO SULLI
APERTO CON L'ERBA QUINDI SAREBBE
L'IDEALE PER L'ESTATE.



QUI METTERE
UNO SPAZIO
PER LA
PICCOLA

QUI
METTERE
UN'ALTRA
PICCOLA
PER LO
SPAZIO

QUI METTERE UNA PICCOLA DISCOTECA
PER I RAGAZZI, COSÌ SI POTREBBERO
DIVERTIRE SENZA ALLONTANARSI
MOLTO.

QUI METTERE
SEDIE
E
TAVOLINI
PER
POTER
SOCCHARE
E
MANGIARE

Tratto di strada di via Monastir



INTERVISTA:
Via Monastir

Signora che cosa pensa lei di questa via visto che abita qui?

Quella via un tempo era molto Brucia e Stretta, poi
l'hanno migliorata. Lo scorso mercoledì abbiamo parlato
con una signora che ci ha raccontato l'evoluzione della
via. Ha anche detto che se lei fosse mamma del
Fior alle finestre delle case, la scuola sarebbe più bella.
Questa via è usata da molti ragazzi per andare a scuola o
per il lavoro.
Visto che la via è a senso unico e che macchine arrivano veloci
da dietro è necessario mettere un semaforo parabolico.



CHE COSA VORREMMO NEI
CORTILI DELLE CASE FIAT?

TESTINI DELL'IMMUNDIZIA
ANCHINE NUOVE PERCHÉ SONO PARUGGINITE
LTALENA E SCIVOLO PER I BAMBINI PIÙ PICCOLI
RICAGIONE PER LE SIEPI PERCHÉ STANNO SECCANDO
PIÙ PIÙ DI ERBA NEGLI SPAZI GIOCHI PERCHÉ I BAMBINI SE
SONO SI FANNO MALE
PIÙ DI FIORI PER ABBELLIRE IL CORTILE
CUEGIA PER LE MACCHINE PERCHÉ CI SONO MACCHINE BONE NON DOWEBBERO
E, COSÌ I SOCCORSI SONO PIÙ VEDI
E SCARSA PERCHÉ D'INVERNO LA SERA NON SI VEDE NIENTE
SOCCOLI DEBOLI DA CAMBIARE

SI CALCIO

VORREI UN NEGOZIO DELLA
GAME-STOP



