POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Reclaim the street, reclaim the school. Lo spazio urbano delle scuole tra urbanistica, mobilità e istruzione.

Original
Reclaim the street, reclaim the school. Lo spazio urbano delle scuole tra urbanistica, mobilità e istruzione / Renzoni, C., Rotondo, F., Savoldi, P., Turi, P.G.. - ELETTRONICO. - 01:(2021), pp. 101-107. (XXIII Conferenza Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale Torino 17-18 giugno 2021).

Availability:
This version is available at: 11583/2918262 since: 2021-08-21T17:41:49Z

Publisher:
Planum Publisher

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright
GENERICO preprint/submitted version accettata

(Article begins on next page)

29 November 2026

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti
DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale
Torino, 17-18 giugno 2021

01

TECNICHE URBANISTICHE PER UNA FASE DI DECRESCITA

A cura di
Carolina Giaimo, Maria Chiara Tosi, Angioletta Voghera

Società italiana degli urbanisti SIU
PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Società italiana degli urbanisti SIU | PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-28-8
DOI: 10.53143/PLM.C.121

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati con licenza Creative Commons, Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)

Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2021
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

Reclaim the street, reclaim the school.
Lo spazio urbano delle scuole tra urbanistica, mobilità e istruzione

Cristina Renzoni
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *cristina.renzoni@polimi.it*

Federica Rotondo
Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio
Email: *federica.rotondo@polito.it*

Paola Savoldi
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *paola.savoldi@polimi.it*

Pier Giorgio Turi
ITER, Città di Torino
Email: piergiorgio.turi@collaboratori.comune.torino.it

Abstract
Il contributo discute un'esperienza in corso, Torino Mobility Lab, un progetto di mobilità sostenibile finanziato nell'ambito del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro dal Ministero dell'Ambiente, in cui le autrici sono coinvolte in qualità di consulenti dell'amministrazione comunale, su mandato congiunto dell'Assessorato alla viabilità, Trasporti e Infrastrutture e dell'Assessorato Istruzione ed Edilizia Scolastica. A partire da uno sguardo mirato sul ruolo, le condizioni di accesso e le forme di mobilità e d'uso degli spazi pubblici in relazione alle scuole cittadine presenti nel quartiere di San Salvario, il progetto aspira all'elaborazione e sperimentazione di un "piano attuativo della mobilità d'ambito": una sorta di anello di congiunzione tra pianificazione generale e attuativa della mobilità, ma che, al contempo, ha l'ambizione di costruire connessioni ulteriori, anzitutto tra i temi (e gli strumenti) della mobilità, dell'ambiente, dell'istruzione e dell'edilizia scolastica. L'esperienza in corso è restituita interrogandone le implicazioni nella prospettiva del riconoscimento di una varietà di razionalità, strumenti e potenzialità del trattamento degli spazi pubblici davanti, accanto e verso le scuole e le dotazioni di interesse collettivo.

Parole chiave: scuole, mobilità sostenibile, politiche urbane

1 | Introduzione

Le dotazioni di interesse collettivo costituiscono com'è noto uno spazio materiale e simbolico in relazione al quale possono innescarsi processi influenti di rigenerazione della città esistente. Storicamente il dominio delle decisioni, delle azioni e dei progetti che riguardano il patrimonio delle attrezzature pubbliche attiene al campo dell'urbanistica, anzitutto attraverso meccanismi consolidati di regolazione che hanno trattato e disegnato in modo congiunto nuove dotazioni pubbliche e nuove quote di edificazione. Gli standard urbanistici per primi. Ma lo scenario, oggi, è in parte mutato e lo spazio delle scuole può, da questo punto di vista, avere un ruolo privilegiato di sperimentazione, creando inediti punti di contatto tra cassette degli attrezzi in capo a settori e specializzazioni diverse. Si tratta, come più in generale per i luoghi dei servizi e delle attrezzature, di spazi affollati, talvolta contesi entro programmi e competenze non univoche. A nostro avviso questa è una formidabile opportunità, ma, proprio per questo, merita di essere considerata una condizione dinamica, meritevole di essere studiata e discussa.

Il tema è discusso a partire da un'esperienza in corso, Torino Mobility Lab, un progetto di mobilità sostenibile finanziato nell'ambito del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-

scuola e casa-lavoro dal Ministero dell'Ambiente, in cui le autrici sono coinvolte in qualità di consulenti dell'amministrazione comunale, su mandato congiunto dell'Assessorato alla Viabilità, Trasporti e Infrastrutture e dell'Assessorato Istruzione ed Edilizia Scolastica. A partire da uno sguardo mirato sul ruolo, le condizioni di accesso e le forme di mobilità e d'uso degli spazi pubblici in relazione alle scuole nel quartiere di San Salvario, il progetto aspira all'elaborazione e sperimentazione di un "piano attuativo della mobilità d'ambito", uno strumento che ancora non fa parte della cassetta degli attrezzi formalmente istituiti, che potrebbe utilmente accorciare le distanze che talvolta esistono tra pianificazione generale e attuativa della mobilità (coerentemente ad un ulteriore strumento delle politiche della mobilità sostenibile, come il Biciplan), ma che, al contempo, ha l'ambizione di costruire connessioni ulteriori, anzitutto tra i temi (e gli strumenti) della mobilità, dell'ambiente, dell'istruzione e dell'edilizia scolastica (Città di Torino 2008, 2013). Insomma, un dispositivo che non c'è, ma che è possibile immaginare grazie a un progetto sperimentale, costruito su principi di integrazione.
Si tratta di "attraversare la strada" e di darle un nuovo rilievo, in una nuova luce, entro un discorso pubblico che non mobiliti solo questioni di ordine tecnico, ma anche temi correlati alle politiche urbane, alle condizioni della vita quotidiana negli spazi della città, con particolare attenzione all'accessibilità di spazi e servizi.
Il contributo propone di restituire parte dell'esperienza in corso, interrogandone le implicazioni nella prospettiva del riconoscimento di una varietà di razionalità, strumenti e potenzialità nel trattamento degli spazi pubblici davanti, accanto e verso le scuole e le dotazioni di interesse collettivo.

2 | Spazi e ruoli di un'infrastruttura diffusa

I luoghi dell'istruzione, osservati nella complessità della loro produzione e trasformazione nel tempo e nello spazio, sono centrali per innumerevoli ragioni. In termini generali, la scuola è portatrice di alcuni valori fondamentali. Anzitutto è spazio di cittadinanza e di inclusione (o esclusione) sociale, in quanto luogo del quotidiano che intercetta una varietà di abitanti per estrazione, per età, per ruolo: dà sostanza alla responsabilità pubblica e civile legata della garanzia della scuola dell'obbligo e del diritto all'istruzione e quindi rappresenta la condizione per la costruzione della cittadinanza sociale (Mattioli, Renzoni, Savoldi 2020). Inoltre, lo spazio della scuola è oggetto di una rinnovata attenzione sia nell'agenda pubblica nazionale e locale, sia nelle azioni più minute di una molteplicità di soggetti che intorno allo spazio scolastico e alle sue comunità costruiscono esperienze di gestione e attivazione di competenze, risorse, progettualità. In questi termini gli spazi dell'istruzione rappresentano oggi un luogo materiale e immateriale di interesse non solo comune ma anche fortemente condiviso. Più specificatamente, in virtù della quantità fisica e distribuzione spaziale del patrimonio scolastico italiano, è possibile operare con uno sguardo multiscalare sulla sua consistenza e capillarità, nonché sui suoi aspetti morfologici e relazionali (Renzoni, Savoldi 2019a, 2019b).
In primo luogo si tratta di una costellazione di manufatti e di spazi aperti di pertinenza che funzionano in stretta sinergia reciproca: una caratteristica questa che costituisce una specificità degli spazi scolastici in cui interni ed esterni, aule, attrezzature scolastiche, cortili e spazi per lo sport costituiscono un insieme integrato di spazi di apprendimento che svolgono (o possono svolgere) un ruolo importante nel paniere complessivo delle attrezzature urbane, anche al di là degli orari delle lezioni. In secondo luogo, queste configurazioni spaziali rappresentano un campionario di relazioni di prossimità che intercorrono tra edifici, attrezzature, cortili scolastici e i contesti circostanti: osservati ad una scala intermedia, i rapporti che le scuole intrattengono con residenze, spazi aperti, altri sistemi di servizi e attrezzature collettive, reti della mobilità rendono conto non solo di stagioni differenti in cui lo spazio della scuola si è confrontato con modelli di abitare e strumenti di governo del territorio, ma anche di possibili sequenze di azioni puntuali e interventi allargati. In terzo luogo, si tratta di una rete esistente di potenziali capisaldi urbani distribuiti in modi più o meno omogenei nelle città e nei territori, una trama discontinua di manufatti e aree che, sia nei contesti metropolitani, sia nelle città medie e nei piccoli comuni, si presenta con una capillarità a grane differenti (e quindi con differenti gradi di trasformabilità, riuso e modificazione) e con differenti geografie.

3 | Torino Mobility Lab: uno sfondo interpretativo e tre operazioni di ricerca

Il caso torinese del quartiere di San Salvario è stato oggetto di un programma di ricerca, *Scuole e città. Studi e ricerche a supporto del progetto Torino Mobility Lab*, nel quadro di una convenzione che ha coinvolto DAStU – Dipartimento di Studi Urbani, Politecnico di Milano e Città di Torino - ITER (Istituzione Torinese per una Educazione Responsabile). La convenzione è finanziata nel quadro del Collegato Ambientale - Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (Ministero

Tecniche urbanistiche per una fase di decrescita. A cura di Giaimo C., Tosi M.C., Voghera A.
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2021 | ISBN: 978-88-99237-28-8 | DOI: 10.53143/PLM.C.121

dell'Ambiente 2017). Di seguito rendiamo conto di alcuni dei temi emersi e di alcune traiettorie di lavoro in prospettiva.
Il campo di indagine è stato osservato con uno sguardo che travalicasse i perimetri circoscrizionali ed è stato assunto come un terreno da esplorare, approfondendone le specificità anche in relazione ad altre realtà urbane italiane ed estere che sono state oggetto di approfondimenti mirati in termini comparativi, sia rispetto alle condizioni di contesto, che rispetto alle pratiche di gestione e progetti di trasformazione messi in atto.
Il lavoro si è articolato intorno ad una scala intermedia all'incrocio tra la scala minuta e tecnico-progettuale dei manufatti (l'architettura degli edifici e i loro caratteri distributivi, l'efficientamento energetico, ecc.), e la scala più ampia (e in parte settoriale) legata ai fabbisogni e alle forme degli strumenti di governo del territorio. La ricerca in corso ha indagato gli spazi delle scuole, le aree di pertinenza e di prossimità, prestando attenzione, da un lato, ai nessi con politiche e strumenti che ne hanno definito il profilo e, dall'altro, al disegno e alle vocazioni (possibili ed effettive) di spazi aperti o costruiti che costituiscono il raccordo potenziale con le reti della mobilità lenta e con i luoghi e le dotazioni di welfare locale.
La ricerca si è posta l'obiettivo di operare nell'ambito delle relazioni tra città e luoghi della scuola, muovendo in tre direzioni. La prima consiste nell'elaborazione di un contributo orientato alla precisazione di un quadro conoscitivo quantitativo e qualitativo del patrimonio scolastico della parte di città oggetto di indagine e delle relazioni, attuali e potenziali, tra scuole e territorio. La seconda consiste nell'individuazione di una strategia di connessione e accessibilità che, alle diverse scale, assuma come centrale lo spazio della scuola e dell'educazione. La terza infine consiste nella definizione di linee guida a supporto dell'azione pubblica nella definizione di obiettivi e indirizzi orientati alla sostenibilità e alla fruizione degli spazi delle scuole nel contesto urbano in cui sono inseriti. Nel complesso, sono stati approfonditi: a) i metodi di ricognizione delle caratteristiche del patrimonio scolastico in relazione a tipologia edilizia ed epoca di costruzione, strumenti urbanistici e piani settoriali; b) le analisi delle relazioni tra lo spazio scolastico e il sistema articolato degli altri spazi pubblici di cui è parte: le sedi di servizi correlati all'istruzione, alla cultura, alle politiche sociali, gli spazi aperti, della mobilità e della sosta, la rete dei trasporti pubblici locali; c) il riconoscimento dei modi d'uso effettivi degli spazi scolastici e degli spazi ad essi contermini e la ricognizione dei bisogni e delle pratiche emergenti entro un ambito opportunamente esteso di cui la sede scolastica è il baricentro; d) il disegno di politiche e di progetti capaci di orientare interventi che si attestino a una scala intermedia tra le pertinenze strette dell'infrastruttura scolastica e gli spazi di prossimità che ne segnano il rapporto con la città.
Nel seguito riportiamo gli esiti della prima parte del lavoro che vede alcune operazioni di ricerca, raccolti in 3 documenti verbo-visivi che abbiamo nominato Catalogo, Atlante e Repertorio a partire da una ricognizione sulle relazioni tra scuola e città declinata su diversi livelli: la scuola e le sue pertinenze, la scuola e le aree di prossimità, la scuola e l'ambito urbano.

3.1 | Atlante, spazi dell'istruzione tra città e quartiere

L'*Atlante* è l'esito di una serie di mappe interpretative che propongono una lettura degli spazi dell'istruzione alla scala della città e del quartiere, intrecciandoli con i temi e i luoghi della mobilità ciclabile e pedonale, del trasporto pubblico locale, con la rete di servizi (culturali, socio-sanitari, sportivi ed altri) presenti. Lo sguardo è applicato a due diverse scale: quella della città intera e quella del quartiere di San Salvario. Il primo livello di osservazione permette di riconoscere i caratteri di ricorrenza e specificità correlati alle diverse parti urbane (diverse anzitutto per epoca di sviluppo, per disegno e articolazione dei rapporti tra dotazioni pubbliche e edilizia privata e, riguardo al patrimonio scolastico, diverse per densità, tipologia, stato di manutenzione e d'uso degli edifici). Il secondo livello di osservazione, alla scala del quartiere, permette di identificare i tratti che più nettamente connotano il quartiere di San Salvario e di mettere dunque a fuoco i caratteri degli interventi e delle azioni che più è opportuno prefigurare. La duplice visione è assunta inoltre come prospettiva possibile attraverso la quale guardare non solo al progetto che coinvolge il quartiere di San Salvario, ma anche agli altri possibili ambiti di intervento, secondo orientamenti coerenti e comuni. Sono infine state individuate per ciascuna scuola le isocrone dei percorsi di 5, 10 e 15 minuti a piedi, mettendo in relazione la posizione della scuola con la trama della mobilità pedonale e con gli spazi delle dotazioni pubbliche presenti nel quartiere.

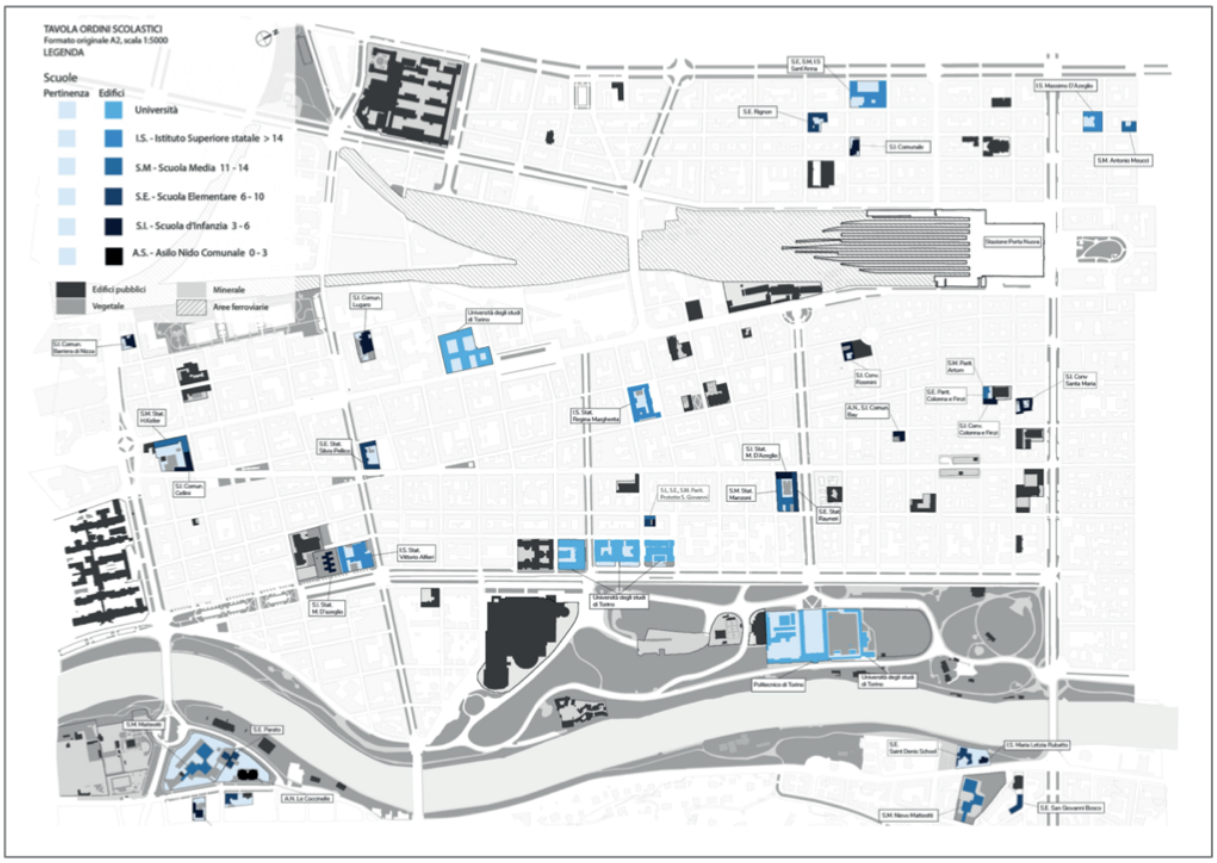

Figura 1 | Un estratto del documento *Atlante*: le scuole del quartiere di San Salvario, distinte per grado e ordine d'istruzione (dal *Report* di progetto; elaborazione con il contributo di Tommaso Favaretto).

3.2 | Catalogo, uno sguardo ravvicinato sui luoghi delle scuole

Il *Catalogo* raccoglie le schedature delle scuole presenti nel quartiere, che vengono rappresentate e restituite attraverso una serie di disegni (planimetrie, assonometrie, accessibilità e relazioni con il contesto), di informazioni (istituto comprensivo, plesso; anno di costruzione, adeguamento, trasformazione; progettisti; presenza di attrezzature quali palestre, auditorium, teatri, playground), di dati (numero di studenti, docenti, personale amministrativo, ausiliario).

Elementi informativi e codici di rappresentazione proposti nelle schede si intendono come sperimentali rispetto da un lato all'integrazione di dati altrimenti disponibili in luoghi e fonti diverse, dall'altro rispetto alla ricerca di un linguaggio che si presti a un duplice uso: la pertinenza tecnica del disegno, come supporto a progetti di trasformazione; l'accessibilità e l'immediatezza della rappresentazione, come supporto a processi di condivisione e discussione pubblica delle opzioni progettuali.

Tecniche urbanistiche per una fase di decrescita. A cura di Giaimo C., Tosi M.C., Voghera A.
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2021 | ISBN: 978-88-99237-28-8 | DOI: 10.53143/PLM.C.121

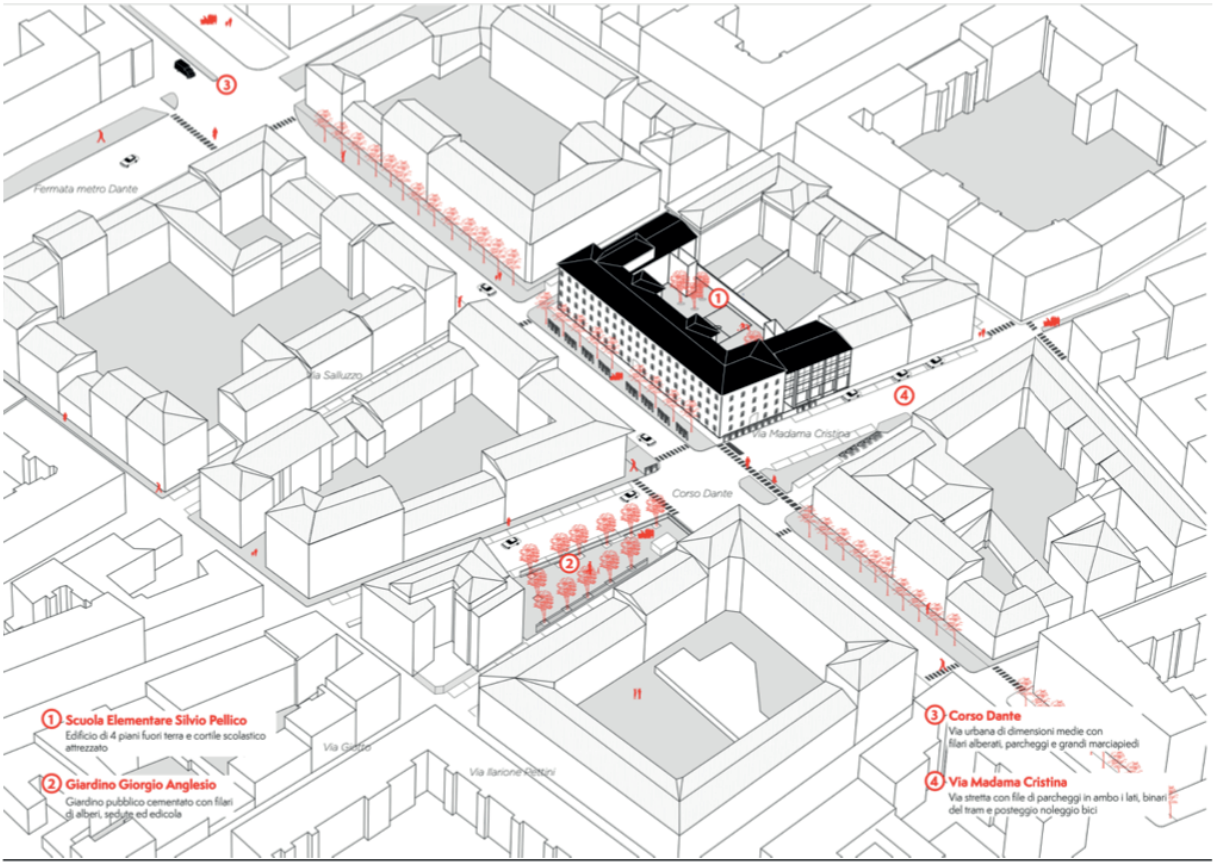

Figura 2 | Un estratto dal documento *Catalogo*: scheda di approfondimento sull'istituto d'istruzione primaria Silvio Pellico, la scuola e i servizi limitrofi (dal *Report* di progetto; elaborazione con il contributo di Gloria Maggiore e Giulia Patacini).

3.3 | Repertorio, buone pratiche alle varie scale, esempi italiani e stranieri

Il *Repertorio* raccoglie e sistematizza alcune buone pratiche, ordinate per parole chiave e temi di lavoro prevalenti, che hanno riguardato gli spazi della scuola e più in generale gli spazi dei servizi e delle attrezzature negli anni recenti in Italia e all'estero. Una serie di buoni esempi, casi significativi di progetti e interventi materiali e immateriali sullo spazio dell'istruzione alle diverse scale (l'edificio scolastico, la scuola e le sue pertinenze, la scuola e le aree di prossimità, la scuola e l'ambito urbano). Il documento è pensato come uno strumento aperto (un repertorio, appunto) che può essere implementato e integrato nel corso del tempo.



Figura 3 | Un estratto dal documento *Repertorio*: una delle schede dedicata all'esperienza del programma Oasis, avviato dalla municipalità parigina e mirato ad intervenire su cortili e pertinenze scolastiche (dal *Report* di progetto).

4 | Per una strategia della mobilità d'ambito

L'esperienza torinese, condivisa con ITER e con il settore mobilità della Città di Torino, si pone come caso-pilota alla scala di quartiere che offre alcuni spunti di riflessione progettuale e linee strategiche di lavoro sulle relazioni tra scuole e mobilità sostenibile.

La strategia d'ambito parte dal riconoscimento di una trama di percorribilità sostenibile (pedonale e ciclabile) nel quartiere che va incentivata e potenziata attraverso una serie di misure sia puntuali che diffuse, orientate alla visione di San Salvario come zona 30 e, in prospettiva, come eco-quartiere e quartiere car-free.

Com'è noto, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) stabilisce alcuni orientamenti ed esprime obiettivi, alcuni dei quali specificamente definiti in ordine di tempo e in relazione a requisiti da soddisfare (quali ad esempio indicatori relativi alla qualità dell'aria, mole del traffico su gomma, numero di stalli). Gli scenari disegnati dal piano riguardano l'intera città e segnano condizioni di carattere aggregato a cui tendere nell'arco di alcuni anni. Non è tuttavia scontato né semplice, raccordare in modo opportuno ed operativo differenti processi di pianificazione e di attuazione alla scala urbana e metropolitana. In particolare, attraverso il progetto ToMoLab si è prefigurata, in via sperimentale, una sorta di PUMS d'ambito entro il quale fosse possibile da un lato fare il punto sugli atti di pianificazione generale, dall'altro mettere in coerenza i provvedimenti di pianificazione comunale e i progetti in corso nel quartiere maturati in relazione a diversi tipi di iniziative da parte di istituzioni, associazioni o gruppi di cittadini attivi. Nel caso di San Salvario ciò è tanto più rilevante, dal momento che si tratta di un quartiere i cui caratteri sono molto mutati nel corso degli ultimi decenni, anche in relazione a processi di mobilitazione e investimento in capo a soggetti privati: un progressivo mutamento delle popolazioni residenti, una presenza diffusa di attività commerciali via via concentrate attorno al settore della ristorazione, la disponibilità e l'accessibilità a una rete fitta di servizi collettivi tra i quali diverse scuole.

L'amministrazione ha dunque ipotizzato di studiare un piano d'ambito della mobilità sostenibile in stretta relazione con i caratteri del quartiere e, in particolare, la posizione delle istituzioni scolastiche e gli spazi ad esse prossimi. A partire dalla definizione di una serie di strade scolastiche (come da recente riconoscimento del codice della strada) e di scuole car-free, il progetto ha sperimentato la

Tecniche urbanistiche per una fase di decrescita. A cura di Giaimo C., Tosi M.C., Voghera A.
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2021 | ISBN: 978-88-99237-28-8 | DOI: 10.53143/PLM.C.121

pedonalizzazione temporanea di alcuni tratti di strada arrivando alla definizione di un sistema di micro-piazze scolastiche, come uno degli esiti più significativi di questo percorso: l'intento, come altre città in Europa stanno facendo da tempo, è osservare la città (e anche la strada) a partire dalla scuola, mettendo in valore le potenzialità della scuola e dei suoi spazi antistanti e adiacenti in quanto spazio pubblico e luogo di fruizione prioritaria da parte di una comunità durante l'intero arco della giornata.

Riferimenti bibliografici

Città di Torino, PUMS (2008), disponibile al link: http://geoportale.comune.torino.it/web/sites/default/files/mediafiles/pums_all1_linee_indirizzo_3.pdf

Città di Torino, Piano della mobilità ciclabile (Biciplan) (2013), disponibile al link: http://www.comune.torino.it/trasporti/bm~doc/all1_piano-della-mobilit-ciclabile_emend.pdf

Città di Torino, Rassegna dei progetti di "pianificazione integrata del sistema dei trasporti" (2020), disponibile al link: http://www.comune.torino.it/trasporti/mobilita-intelligente-sostenibile/index.shtml

Mattioli C., Renzoni C., Savoldi P. (2020), "Ripartire dalla scuola", , disponibile al link: https://www.eccellenza.dastu.polimi.it/wp-content/uploads/2020/04/RIPARTIRE-DALLA-SCUOLA_Mattioli-Renzoni-Savoldi.pdf

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare, Programma sperimentale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (2016), , disponibile al link: https://www.minambiente.it/notizie/programma-sperimentale-nazionale-di-mobilita-sostenibile-casa-scuola-e-casa-lavoro

Renzoni C., Savoldi P. (2019a), "Oltre il recinto, tornare a scuola con una prospettiva urbana", in *Il giornale dell'architettura*, disponibile al link: https://inchieste.ilgiornaledellarchitettura.com/oltre-il-recinto-tornare-scuola-prospettiva-urbana/

Renzoni C., Savoldi P. (2019b), "Scuole, una questione urbana. Spazi di transizione e di apprendimento", in *Urbanistica*, n. 163/2019, pp. 140-147.