

LA CITTÀ CHE VORREI

CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

Laboratorio sugli spazi pubblici di Formigine.

Charrette per il piano urbanistico generale e il piano generale del traffico.

INSTANT REPORT
13 NOVEMBRE 2021
CASTELLO DI FORMIGINE



LA CITTÀ CHE VORREI
LABORATORIO
SULLO SPAZIO
PUBBLICO

promosso da
COMUNE DI FORMIGINE

Maria Costi, sindaco
Giulia Martina Bosi, assessore
Armando Pagliani, assessore

organizzato da
AREA PROGRAMMAZIONE
E GESTIONE DEL TERRITORIO
Alessandro Malavolti, dirigente
Patrizia Caselli
Roberta Palumbo
Chiara Italiani
Silvia Simonini

GARANTE DELLA PARTECIPAZIONE
E DELLA COMUNICAZIONE DEL PUG
Raffaele Candini

UFFICIO COMUNICAZIONE
Chiara Vecchio

ideazione e coordinamento laboratorio
Elena Farnè

moderazione ai tavoli
Patrizia Caselli
Daniele Cenetti
Chiara Italiani
Roberta Palumbo
Simone Seghi
Silvia Simonini

esperti ai tavoli
Francesco Avesani
Licia Bernini
Elena Farnè

cartografie di lavoro
Roberta Palumbo

carte da gioco
Francesco Avesani
Licia Bernini
Elena Farnè
Elisa Giagnolini

redazione del report
Elisa Giagnolini

fotografie
Francesco Avesani
Elena Farnè
Lorenzo Gozzi Fotografo

grafica
Emilia Strada
Giuseppe Carteri

partecipanti al laboratorio
Elena Farnè

Ivan Alboresi
Maurizio Baraldi
Giorgia Bartoli
Rubes Bautta
Fabrizio Bellei
Giovanni Bergonzini
Alessandro Bertolani
Andrea Bertoni
Corrado Bizzini
Giuseppe Camerini
Massimo Calzolari
Antonio Campagna
Paolo Casali
Ubaldo Caselli
Laura Cattani
Sofia Cattinari
Benedetta Cavalieri
Giovanni Cerfoli
Mauro Comini
Andrea Corradini
Giuseppe Corradini
Giovanni Dell'Orco
Daniele Falzone
Maurizio Farina
Luigi Ferraguti
Giorgio Ferrari
Francesco Ferrari
Luigi Ferrari
Davide Fognani
Pietro Ghinelli
Valerio Giacobazzi
Alex Giorgi
Giovanni Lazzari
Maurizio Maraldi
Alessandro Neviani
Egidio Pagani
Armando Pagliani
Angelo Pattuzzi

Laura Pattuzzi
Davide Pini
Gabriele Pirondini
Franco Richeldi
Giulia Santunione
Luca Sciasci
Angela Spezzani
Alberto Stradi
Angelo Tardini
Pierluigi Vaccari
Luigi Vandelli
Roberta Zanni
Filippo Zanni

INDICE

5 LA CITTÀ CHE VORREI

Maria Costi, sindaco di Formigine

6 LE SEI SFIDE URBANE

Giulia Martina Bosi, assessore per Formigine Città Sostenibile 2030

10 LA METODOLOGIA DELLA CHARRETTE

Elena Farnè, coordinamento del laboratorio ‘La città che vorrei’

13 IL LAVORO DEI GRUPPI

le proposte dei cittadini discusse con i tecnici dell’amministrazione

1. SPERIMENTARE LA STRADA SCOLASTICA

2. RICUCIRE GLI SPAZI PUBBLICI ATTRAVERSO UNA PARKWAY, UNA STRADA DI CONNESSIONE TRA PARCHI E GIARDINI

3. PENSARE UNA PIAZZA PER FRAZIONE E AUMENTARE LO SPAZIO PUBBLICO

4. DARE PRECEDENZA AI BAMBINI

5. RIPENSARE IL QUARTIERE 30 ALL'ORA

6. RIPORTARE I CITTADINI AL CENTRO

41 TEMI TRASVERSALI EMERSI DAI GRUPPI

APPENDICE

LA CITTÀ CHE VORREI

Laboratorio
sugli spazi pubblici
di Formigine.

*Charrette per il piano
urbanistico generale
e il piano generale
del traffico.*



LA CITTÀ CHE VORREI

MARIA COSTI
sindaco di Formigine

Oggi, con ‘La città che vorrei’, facciamo una esperienza di partecipazione che mescola ed integra le competenze dei tecnici dell’Amministrazione alle istanze dei cittadini per lo sviluppo concreto del territorio, nel quadro del percorso verso il nuovo PUG - il Piano Urbanistico Generale - e il PGTU - il Piano Generale del Traffico Urbano.

Come ci dicono i giovani oggi, nei giorni della COP26 ‘non abbiamo un pianeta B’, l’indirizzo verso cui dobbiamo andare è il saldo zero del consumo del suolo. Questo non significa azzerare il progresso e lo sviluppo urbano, ma concepire in modo nuovo la trasformazione e la gestione della città e del territorio a partire dal riuso del dismesso e dalla rigenerazione urbana e dalla tutela dell’ambiente.

All’assemblea ANCI di Parma, infatti, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ci ha ricordato che i sindaci avranno un importante ruolo per la ripartenza e il rilancio del Paese rispetto alla programmazione e alla spesa dei fondi del PNRR, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Ecco perché pensiamo che i progetti immaginati a Formigine a livello locale possano diventare realtà, proprio a partire dalle sfide su cui ci confronteremo oggi: sulla mobilità attiva - per la creazione di percorsi ciclabili, spazi pedonali e soluzioni per la moderazione del traffico - per la riqualificazione urbana della città - con particolare attenzione ai temi ambientali, alla rigenerazione e agli impatti del clima - e per il ‘dopo di noi’.

Fare tutto questo conoscendo e integrando il punto di vista dei cittadini significa per noi immaginare e programmare la gestione del territorio di Formigine in modo più efficace e sostenibile.

LE SEI SFIDE URBANE

GIULIA MARTINA BOSI
assessore per Formigine
Città Sostenibile 2030

La charrette di Formigine sullo spazio pubblico affronta sei sfide urbane, in altrettanti casi studio della città, nel capoluogo e nelle frazioni, a partire da una domanda comune: “come vorresti che fosse la città nel futuro?”.

1. **Sperimentare la strada scolastica.** I poli scolastici sono un punto nevralgico e fondamentale per la nostra comunità. Per questo proponiamo ai cittadini di approfondire questo tema così che, in tutte le aree scolastiche del nostro territorio, si possa piano piano dare più spazio ai ragazzi, garantendo condizioni di sicurezza all'interno di un contesto realizzato a misura di bambino e non di automobile. **IL CASO STUDIO.** Affronteremo questo tema a **Formigine**, lungo la via Monsignor Cavazzuti in prossimità del Polo scolastico. La sfida è quella di ripensare lo spazio stradale come strada scolastica, provando a concepirla come spazio pubblico e come luogo di accesso ai tre edifici scolastici, alla Casa della Musica, al campo da rugby e a quello da calcio, all'area di tiro degli arcieri, al parco, ai parcheggi.
2. **Ricucire gli spazi pubblici attraverso una parkway, una strada di connessione tra parchi e giardini.** Cos'è Formigine, se non la città della buona vita? Spesso questa è la definizione più usata per descrivere la nostra città, in cui troviamo molte aree verdi e oltre settanta parchi attrezzati, molti dei quali ospitano e accolgono edifici e servizi che sono nel cuore di tutti i formiginesi, ma non sempre così ben collegati tra loro. **IL CASO STUDIO.** Affronteremo questo tema nel capoluogo a **Formigine**, cercando di collegare - con un percorso preferenziale e a forte valenza verde, ciclabile, perdonale e alberato - diversi luoghi tra cui il parco della Resistenza, la biblioteca, la torre dell'acquedotto e via Gramsci; la sfida sarà anche quella di mettere a sistema i numerosi problemi legati alle barriere architettoniche, il gigetto, la continuità e la larghezza di marciapiedi ciclabili.
3. **Pensare una piazza per frazione e aumentare lo spazio pubblico.** Tutte le frazioni di Formigine vedono il loro sviluppo lungo le strade principali che attraversano il territorio, su cui si sviluppano principalmente abitazioni e il piccolo commercio. Questo sviluppo può generare interferenze col traffico - e rischi per gli abitanti che usano la bicicletta o vanno a piedi - ma è anche un elemento di criticità, soprattutto per le frazioni minori, per via della carenza di spazi e servizi pubblici che possano essere per la comunità veri punti di ritrovo. **IL CASO STUDIO.** Abbiamo deciso di affrontare questi temi a **Colombaro**, attraversata da una strada provinciale, che presenta uno sviluppo interessante nella ‘piazzetta’ adiacente alle vecchie scuole, ma poco attrezzata per la socialità e priva di alberi. La sfida sarà quella di ragionare sulla moderazione del traffico per la sicurezza, ma anche di ripensare la piazza insieme al parco retrostante immaginandoli come polmoni verde della frazione.

- 4. DARE PRECEDENZA AI BAMBINI.** La città di Formigine ha una buona dotazione di spazi e di infrastrutture sportive, non solo nel capoluogo, ma anche in diverse frazioni. Si tratta di luoghi di aggregazione fruiti perlopiù da bambini e ragazzi, ma come rendere questi spazi e soprattutto lo spazio pubblico tra un impianto e l'altro veramente a misura di bambini, in cui andare e crescere in autonomia, senza doversi preoccupare delle auto? **IL CASO STUDIO.** Abbiamo deciso di affrontare questi temi a **Corlo**, la frazione dello sport per eccellenza, in cui troviamo ha una bocciofila, due palestre, un campo da calcio a 11, uno a 7, uno a 5, una palestra per la danza, due campi da beach volley e un campo da basket all'aperto. Nella stessa area insistono anche un nido, una scuola materna, le elementari e il centro giovanile parrocchiale, tutti elementi fondamentali per la vita e la crescita di tutta la comunità, ma tutti affacciati sulla strada principale della frazione che rende lo spostamento autonomo dei ragazzi pericoloso.
- 5. RIPENSARE IL QUARTIERE 30 ALL'ORA.** Un quartiere composto da case indipendenti con giardino, piccole strade dove ai lati i residenti parcheggiano la propria auto, un'area verde dove i cittadini possono trovarsi. Questa è la perfetta descrizione della maggior parte del territorio formiginese: aree residenziali con strade interne che vengono percorse solo dai cittadini che abitano il quartiere, al lato del quale si trovano le strade principali di maggiore percorrenza. Cosa fare quindi in queste aree per moderare la velocità del traffico così da far convivere ciclisti, pedoni e automobilisti? **IL CASO STUDIO.** Abbiamo deciso di affrontare questi temi nella frazione di **Magreta**, nel quartiere e nel del parco di Via Colombo perchè è circondato da strade trafficate che potremmo ripensare a 30 all'ora, mentre all'interno del quartiere vi è quasi una quiete assoluta.
- 6. RIPORTARE I CITTADINI AL CENTRO.** Il centro storico, per la maggior parte degli abitanti delle nostre frazioni, è la parte della strada principale che attraversa l'abitato e in cui si trovano attività e servizi. Tuttavia, la convivenza delle persone col traffico urbano di attraversamento non è facile, soprattutto per chi si muove a piedi e con la bicicletta, ma anche per chi è più fragile, come gli anziani, chi spinge una carrozzina, chi cammina con i bambini. **IL CASO STUDIO.** Abbiamo deciso di affrontare questo tema di conciliazione del traffico in un centro abitato nella frazione di **Casinalbo**, per studiare e immaginare come possa coesistere i temi della vivibilità e della sicurezza del ‘centro storico’ di una frazione con l’attraversamento di una strada trafficata come la via Giardini, che collega Modena all’Appennino. La sfida è proprio quella della riduzione della velocità delle vetture - facendo capire agli automobilisti che stanno entrando nel centro del paese - e l’incentivazione da parte di negozi, bar e abitanti a riappropriarsi degli spazi aperti dove possibile.



1. Sperimentare la strada scolastica.

I pali scolastici sono un punto nevralgico e fondamentale per la nostra comunità. Per questo proponiamo di ridisegnare questi spazi così che, in modo sicuro e solido, del nostro territorio si possa più piacere fare pratica o riposo, mettendosi in sicurezza all'interno di un ambiente a misura di bambini e non di automobili. Il CASO STUDIO Abbiamo quindi pensato a Paraspigoli, lungo la via Maggiore, situata in prossimità del Polo scolastico. La sfida è quella di creare uno spazio stradale come studio scolastico, provando a ripensarlo come spazio pubblico e come luogo di crescita ai fini didattici, alla cura della natura, al risparmio di energia e a quello che ridefis, all'aria di cui oggi è costituito, al parco, al paesaggio.



2. Ricucire gli spazi pubblici attraverso una parkway una strada di connessione tra parchi e giardini

Così a Paraspigoli, se non in tutta, nella sua vita è passata questa strada di connessione più usata per attraversare la cittadina, in cui troviamo molti spazi verdi e altri spazi destinati alle attività sportive, assenti da cui comunque un'esperienza culturale e ricreativa sia stata privata di tutti i frangimenti, ma non sempre così ben collegati fra loro. Il CASO STUDIO Abbiamo quindi pensato ad un percorso a Paraspigoli, condiviso dai colleghi, così un percorso preferenziale di fatto e collegato anche, probabilmente, all'attuale sistema di parchi e giardini della Bassa Brembana, da cui deriva la nascita dell'area verde che via Giacomo Matteotti, che collega anche quella di connessione, attraverso numerosi punti di legge alle boscane e alle bosse che il giorno dopo sono già da tempo di nuovo disabitate.



3. Pensare una piazza per frazione e aumentare lo spazio pubblico.

Tutto lo spazio di Borsigone va bene il borgo sviluppa lungo le strade principali che attraversano il territorio, su cui si sviluppano principialmente i laboratori e i piccoli commerci. Questo sviluppo può generare insoddisfazioni ed infelicità, e non solo per gli abitanti che usano la strada, ma anche per i pedoni, cui manca un sentimento di identità, soprattutto per le famiglie minori, per via della carezza di spazi e servizi pubblici che possono essere per la comunità vere punti di riferimento. Il CASO STUDIO Abbiamo deciso di affrontare questo tema a Colzate, attraverso una strada più incisiva, che presenta una striscia laterale nella "pista cotta" dedicata alle persone a piedi, con una porzione attrezzata per la socialità e per i giochi. Un'idea sarà quella di ragionare sulla modulazione dei muri per le persone, ma anche di ripensare la piazza incisiva al piano retrostante integrandole come potenti verdi delle strade.

4. Dare precedenza ai bambini.

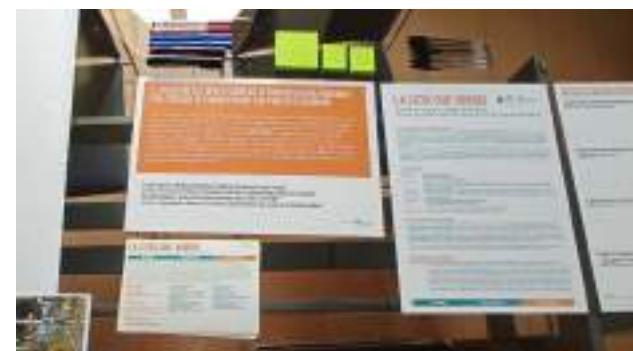
La città di Paraspigoli ha una buona disponibilità di spazi esterni e infrastrutture sportive, non solo nel quartiere residenziale, ma in diverse frazioni. Si tratta di luoghi di aggregazione e di svago, ma di bassa qualità e di scarsa capacità di coinvolgimento e di crescita. La nostra proposta è quella di trasformarli in spazi aperti e pensati per la crescita dei bambini e dei giovani, senza doverne preoccuparsi di altri. Il CASO STUDIO Abbiamo deciso di affrontare questo tema: Gorki, la piazza dello sport per i bambini, dove trovare la loro bellezza, dove poter giocare, ma che potrebbe essere un luogo di incontro, di socializzazione, di aggregazione, e non solo di giochi d'acqua. Nella nostra proposta, anche se nulla mai sarà norma, abbiamo voluto dare priorità ai bambini, con il rispetto delle norme di sicurezza, con il rispetto delle norme di gestione dei posti di parcheggio, con il rispetto degli obiettivi per le persone che vivono nei quartieri e consentendo loro di vivere per sé stessi.

5. Ripensare il quartiere 30 all'ora.

Un quartiere composto da case indipendenti con giardino, piccole strade dove si incontrano i vicini e si condividono le proprie cose, ma dove si dovrà difendere spazi verdi. Questo è la similitudine dell'esperienza storica del territorio, forse meno ancora residenziale che comune, dove i bambini percorrono solo dai cittadini, che abitano il quartiere, al tatto del quale si trovano le strade più pulite di maggio per cento. Così, fare quelli in questo caso per trasferire la sicurezza del traffico così da far sentire meglio i pedoni e i ciclisti. Il CASO STUDIO Abbiamo deciso di affrontare questo tema nella trattoria di Magenta, nel quartiere 30, con il piano di Via Colombo perché si rendano da comune manifeste le potenzialità ripetitive e di riflessione all'interno del quartiere e il ruolo che queste possono avere.

6. Riportare i cittadini al centro.

Il nostro studio, per la maggior parte degli abitanti delle nostre frazioni, è la parte della strada principale che attraversa l'abitato in cui si svolgono attività e servizi. Tuttavia, lo spazio residenziale delle persone sul territorio offerto di interazione con la strada, soprattutto per chi si muove a piedi e con la bicicletta, manca di spazi più frangibili, come gli angoli, che proteggono ancora, che hanno una dimensione più funzionale. Il CASO STUDIO Abbiamo deciso di affrontare questo tema di connivenza del traffico in un quartiere situato nelle frange di Colzate, per trasferire nuovi spazi che possono consentire una maggiore visibilità e della sicurezza del "territorio" di una frazione con l'arrivo di nuovi punti di una nuova mobilità come la via Giardini, che da Modena all'Appennino. La sfida è quindi quella della reinvenzione della cultura delle strade e fornire le ragioni sulle motivazioni che stanno esistendo nel centro del paese. E' l'interazione da parte di negozi, bar e abitanti a riapprendergli degli spazi aperti dove possibile.





LA METODOLOGIA DELLA CHARRETTE

ELENA FARNÈ

architetta, coordinamento
del laboratorio 'La città che
vorrei'

La città che vorrei è un laboratorio di progettazione partecipata promosso dal Comune di Formigine sui temi dello spazio pubblico. Il laboratorio è organizzato secondo la metodologia della *charrette*, una tecnica di partecipazione pubblica che coinvolge contemporaneamente i cittadini e gli abitanti del luogo e varie professionalità tecniche, come i funzionari dell'amministrazione, gli architetti, gli ingegneri, gli urbanisti, etc., con lo scopo di confrontarsi insieme sulla trasformazione della città.

L'incontro ha lo scopo di condividere e affrontare alcune sfide sullo spazio pubblico della città che il piano urbanistico generale (PUG) e il piano generale del traffico urbano (PGTU) dovranno affrontare in molte parti del territorio di Formigine, nel capoluogo come nelle frazioni.

I partecipanti - divisi in gruppi misti e grazie a materiali e a strumenti di facilitazione guidata - avranno il compito di analizzare insieme una sfida urbana, confrontandosi sulle criticità da risolvere prioritariamente e condividendo interventi e azioni per agire contemporaneamente sui temi del piano urbanistico generale e del piano generale del traffico urbano. Le sfide del laboratorio di oggi riguardano il territorio urbanizzato, del capoluogo e delle frazioni, in cui vorremmo approfondire molteplici aspetti:

- la sicurezza e la regolazione del traffico,
- la mobilità attiva,
- la qualità urbana e ambientale dello spazio pubblico,
- le misure di adattamento per il clima che cambia,
- le azioni di coinvolgimento dei cittadini in attività e processi di urbanistica tattica.

Per lavorare ai tavoli non sono richieste particolari competenze, ma una forte motivazione e l'impegno a contribuire al lavoro di gruppo. Perciò proponiamo ai cittadini presenti di scegliere i tavoli di lavoro in cui portare la propria esperienza di abitanti, indicando il vostro nome con un post-it, nel tavolo che più vi interessa, a partire dai luoghi che conoscete meglio, in cui abitate, lavorate o che frequentate quotidianamente. A chi oggi è qui anche come professionista, proponiamo di dare un contributo anche a supporto tecnico delle soluzioni che discuterete ai tavoli con i funzionari pubblici e gli esperti presenti.

Alla fine della giornata, riceverete via e-mail un *instant report*, un documento elaborato in modo collaborativo in cui saranno indicati gli indirizzi e le azioni emerse ad ogni tavolo.



L'ACQUA
CHE TORRE

La nostra
sugli spai pubblici
di Roma

LEADER

UNICO SISTEMA DI
GESTIONE DELLA
CITTÀ

L'ACQUA UNA PIÙ PERIZIA
E UNO SPAZIO PIÙ DRY

IL PROGRAMMA

10.30
10.45

10.50

11.10
11.25

11.30
11.45

11.50
12.05

12.10
12.25

12.30
12.45

12.50
13.05

13.10
13.25

13.30
13.45

ingresso espositivo
spazio di dibattito
foto G. C., video di F.
intervento modulare dell'
e dei gruppi di lavoro per c.
Foto G. C., video
gruppi di lavoro
modulare di c.
foto G. C., video
modulare di c.
Foto G. C., video
modulare di c.

LE REGOLE DEL GOCO

IL LAVORO DEI GRUPPI

LE PROPOSTE DEI CITTADINI DISCUSSE CON I TECNICI DELL'AMMINISTRAZIONE

- 14 1. Sperimentare la strada scolastica
IL CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA MONSIGNOR CAVAZZUTI
- 18 2. Ricucire gli spazi pubblici attraverso una parkway, una strada di connessione tra parchi e giardini
IL CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA GRAMSCI
- 22 3. Pensare una piazza per frazione e aumentare lo spazio pubblico
IL CASO STUDIO DI COLOMBARO
- 26 4. Dare precedenza ai bambini
IL CASO STUDIO DI CORLO
- 32 5. Ripensare il quartiere 30 all'ora
IL CASO STUDIO DI MAGRETA
- 36 6. Riportare i cittadini al centro
IL CASO STUDIO DI CASINALBO

SPERIMENTARE LA STRADA SCOLASTICA

CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA MONSIGNOR CAVAZZUTI

moderazione al tavolo

SIMONE SEGHI
servizio edilizia
del Comune di Formigine

partecipanti

ELISA ABATI
IVAN ALBORESI
LAURA CATTANI
GIOVANNI LAZZARI
ALESSANDRO NEVIANI
GIULIA SANTINIONE
FILIPPO ZANNI

esperti

ELENA FARNÈ

al confronto hanno partecipato persone
presenti in altri tavoli

CRITICITÀ PREVALENTE DA RISOLVERE

Il traffico scolastico blocca la circolazione lungo la strada soprattutto al mattino in orario di ingresso a scuola (ore 7,55-8,15) e al pomeriggio all'orario di uscita (ore 15,55-16,15), a cui si aggiunge anche il traffico delle auto dei residenti, che in molti casi prediligono l'auto anche per muoversi nel paese, e il traffico di attraversamento di chi dal centro si dirige verso Montale e di chi arriva da Montale e Castelnuovo Rangone e da altri comuni limitrofi. Impatti:

- sull'aria che respiriamo, per via della produzione delle polveri dovute ai gas di scarico;
- sul rumore, generando inquinamento acustico nella zona per via del traffico;
- sulla viabilità pedonale, che è difficoltosa e pericolosa sia a causa di marciapiedi e percorsi non sempre adeguati, sia per il traffico che è già importante nella zona del Centro Commerciale 2000 e si ripercuote sulla via Cavazzuti.

Tali impatti sono indotti anche da fattori di tipo culturale, dalle abitudini mentali "pigre" e dalla difficoltà di ognuno di aderire al cambiamento. Queste abitudini inducono le persone a muoversi in auto - anche quando potrebbero scegliere altri mezzi più salutari per spostamenti brevi, così come i genitori che accompagnano i figli a scuola in auto perché poi vanno al lavoro, ma tendono a privilegiare il parcheggio all'ingresso dell'edificio scolastico, invece dei parcheggi che sono a pochi minuti di strada a piedi (5-6 minuti) e che sono per altro presenti in abbondanza nella zona.

COME VORREMMO CHE FOSSE CONCEPITA LA STRADA SCOLASTICA

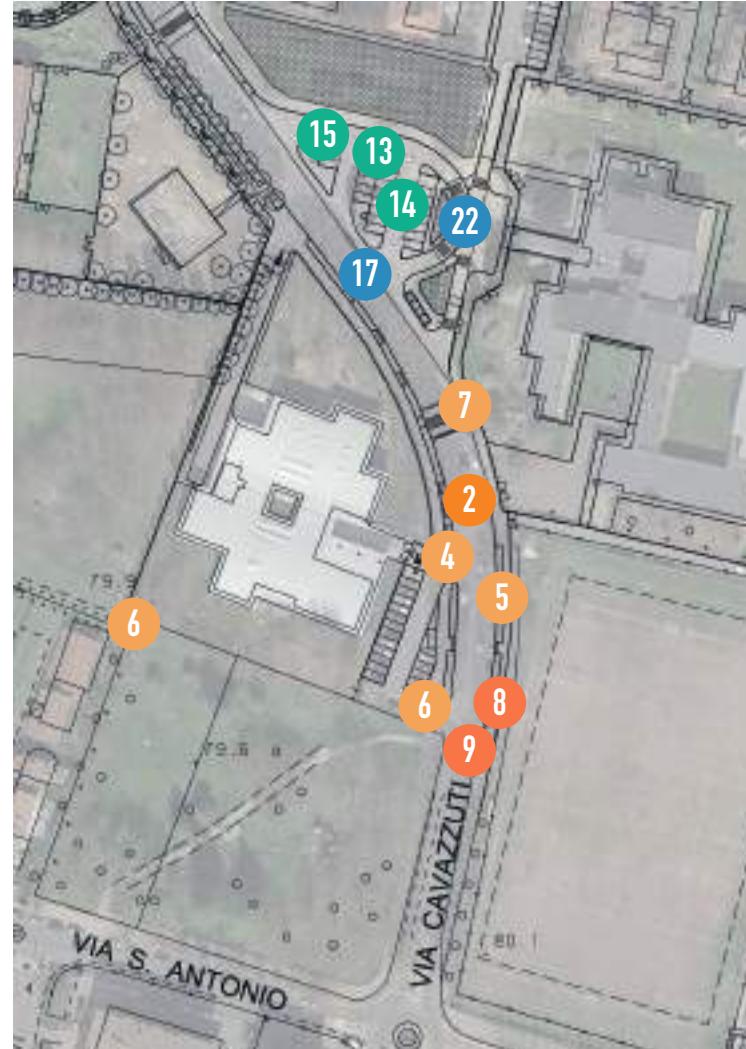
Per attivare la strada scolastica e chiudere temporaneamente al traffico la via, occorre:

- individuare le strade urbane di attraversamento, alternative, per bypassare la zona residenziale intorno a via Cavazzuti;
- individuare le strade di accesso alle scuole sulle quali potenziare la sosta temporanea (ad esempio: la strada che collega via Val d'Aosta a via Stradella, ingresso sul retro della scuola Ferrari a cui accedere da un ipotetico nuovo parcheggio dalla campagna adiacente via Lazio);
- definire l'area di chiusura al traffico intorno alle scuole negli orari critici di ingresso e uscita da scuola;
- monitorare le centraline per la qualità dell'aria;
- valutare e prevedere il restringimento di via Cavazzuti, in modo che non sia possibile fermarsi per parcheggiare e che si possa recuperare spazio pubblico per pedoni e biciclette;
- prevedere cartelli di divieto di fermata almeno negli orari di ingresso e uscita dalla scuola.

MAPPA DELLE CRITICITÀ E DELLE OPPORTUNITÀ CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA MONSIGNOR CAVAZZUTI



MAPPA DELLE SOLUZIONI PROPOSTE CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA MONSIGNOR CAVAZZUTI



LEGENDA

- 2. realizzare un pinch point o restringimento della strada
- 4. realizzare un nuovo marciapiede
- 5. estendere il marciapiede per approdo attraversamento
- 6. realizzare un nuovo percorso ciclabile
- 7. dare visibilità e sicurezza all'attraversamento stradale
- 8. privilegiare la mobilità attiva e ridurre i posti auto
- 9. eliminare posti auto con criteri di adattamento al clima
- 13. creare piazze verdi ombreggiate e permeabili
- 14. creare spazi condivisi, verdi e attrezzati
- 15. sostituire i suoli impermeabili con materiali e colori adatti alla elevata radiazione solare
- 17. sperimentare la strada scolastica
- 22. sperimentare il tatuaggio urbano

Contestualmente, è indispensabile l'ampliamento dello spazio pubblico, andando a lavorare su due aspetti:

- la qualità di marciapiedi e dei percorsi ciclabili su entrambi i lati della strada, privilegiando criteri per l'ombreggiamento dei percorsi e la permeabilità dei suoli;
- la trasformazione del parcheggio antistante la scuola in spazio pedonale, attivando un *bimbibus* tutti i giorni che parta da Piazza Ravera (villa Gandini) e raccolga i bimbi e li conduca a scuola. Questa soluzione di eliminazione del parcheggio è pensata per favorire un accrescimento di consapevolezza in ogni cittadino, affinché si diffonda l'importanza della mobilità sostenibile e un cambio di abitudini, a partire dal fatto che il parcheggio dell'auto non sia necessariamente davanti alla meta di destinazione (in questo caso le scuole). Si parla tanto delle problematiche climatiche, ma ognuno cosa è disponibile a rinunciare e cosa è disponibile a fare per dare il proprio contributo?

INDICAZIONI PER IL PUG – PIANO URBANISTICO GENERALE E IL PGTU – PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Le soluzioni proposte per l'area studio sono diverse e afferiscono ai temi della sicurezza e della regolazione del traffico per il PGTU e della riqualificazione dello spazio pubblico con criteri ambientali e di adattamento al clima per il PUG. In particolare si propone di:

- privilegiare la mobilità attiva riducendo i posti auto (8);
- eliminare i posti auto in eccesso aumentando lo spazio pubblico e pedonale (9);
- rivedere lo spazio antistante la scuola, sia depavimentando in parte l'area con suoli e aiuole vegetate pemeabili, sia creando uno spazio pedonale di incontro per le persone attraverso spazi condivisi (13, 14, 15);
- rivedere i marciapiedi per attraversamenti diretti e realizzare un nuovo percorso ciclabile e pedonale più funzionale sull'asse di via Cavazzuti (2, 4, 5, 6, 7);
- mettere a sistema (creare collegamenti) la viabilità pedonale e ciclabile della zona (5, 6).

Sperimentazioni di urbanistica tattica

Vorremmo sperimentare con la strada scolastica, il tatuaggio urbano nello spazio antistante la scuola Ferrari (17, 22).

RICUCIRE GLI SPAZI PUBBLICI ATTRAVERSO UNA PARKWAY

CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA GRAMSCI

moderazione al tavolo

ROBERTA PALUMBO
servizio urbanistica
del Comune di Formigine

partecipanti

ELISA ABATI
VINICIO BATTILANI
UBALDO CASELLI
DANIELE FALZONE
FRANCESCO FERRARI
LAURA PATTUZZI
GABRIELE PIRONDINI
ALBERTO STRADI
LUIGI VANDELLI

esperti

ELENA FARNE

al confronto hanno partecipato persone
presenti in altri tavoli

CRITICITÀ PREVALENTE DA RISOLVERE

Criticità dovute al traffico veicolare:

- all'incrocio via Verdi - via Gramsci - via Leonardi capita di frequente che le auto che arrivano da via Leonardi attraversino via Gramsci contromano per arrivare in via Verdi;
- c'è scarsa visibilità per le auto che arrivano da via Verdi ed incrociano la ciclabile;
- negli orari di uscita dalle scuole medie il traffico su via Leonardi è congestionato;
- nel parcheggio di fronte alle scuole Carducci e nella zona davanti al municipio gli attraversamenti pedonali non sono consequenziali;
- mancano percorsi ciclabili circolari e manca un collegamento ciclabile continuo con Corlo;
- le ciclabili sui cavalcavia di via Pascoli e via Ferrari sono critiche a causa del traffico veicolare (sia in termini di difficoltà di accesso che di inquinamento dell'aria);
- mancano parcheggi per il tennis e un collegamento tra l'area delle scuole elementari, del municipio e della zona tennis.

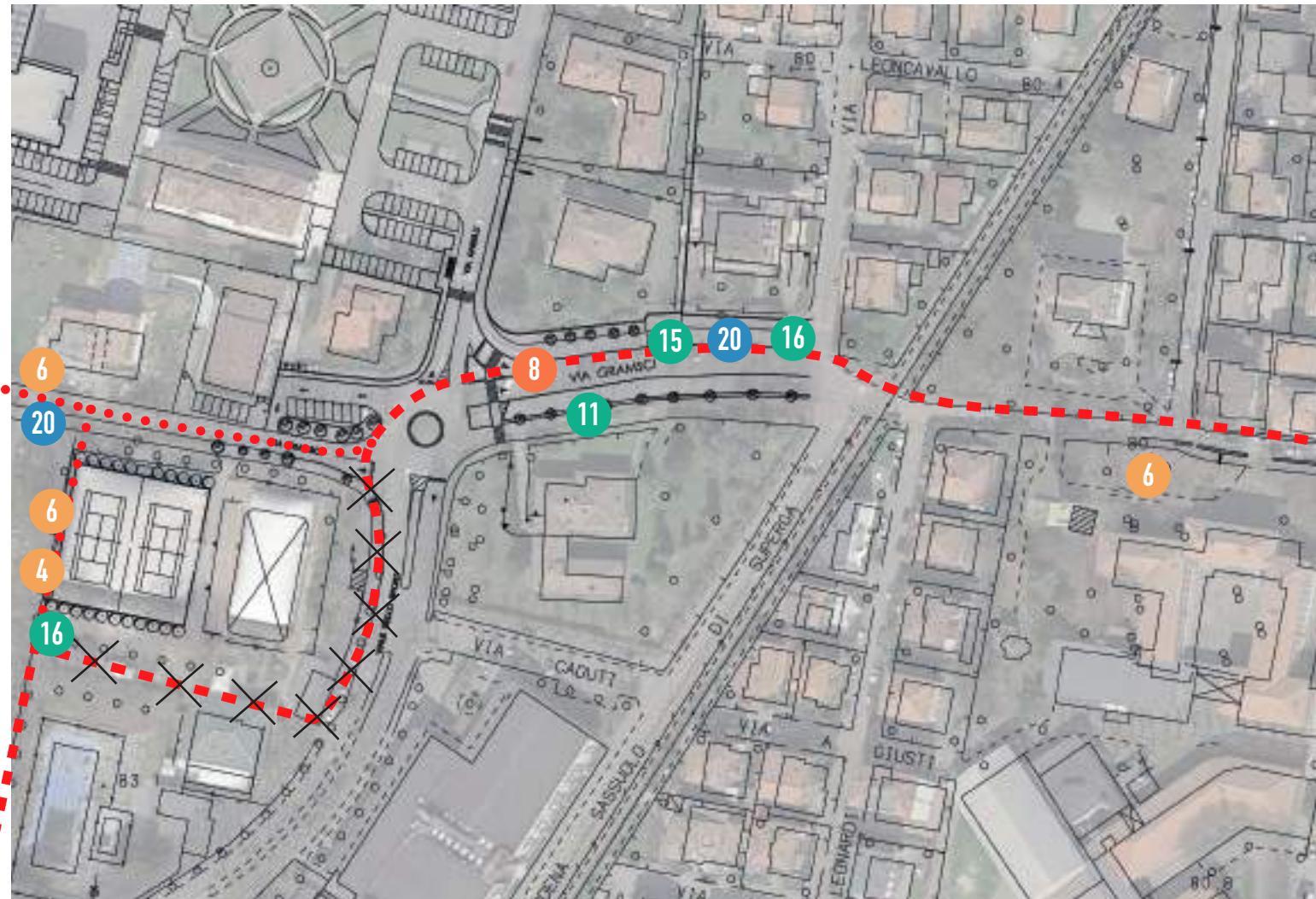
Criticità dovute alla qualità urbana e alla carenza di cura e manutenzione dello spazio pubblico e del verde:

- lungo il tratto interessato dalla futura parkway di via Gramsci mancano luoghi di sosta con panchine;
- lungo i percorsi ciclabili è necessario considerare le problematiche derivanti dalla gestione delle piogge;
- lungo i percorsi pedonali e ciclabili occorre ci siano alberi per l'ombra, pur considerando e valutando l'effetto delle fronde sull'illuminazione che spesso rimane nascosta dalle chiome delle piante;
- lungo la ciclabile della Bora sono presenti varie aree verdi (ex parco skate, aree adiacenti la piscina Ondablu, area verde davanti al canale in fondo alla ciclabile) scarsamente attrezzate e manutentate;
- c'è scarsa manutenzione del verde nel tratto di via Gramsci chiuso al traffico (dopo la zona tennis, fino all'incrocio con via Toscanini).

MAPPA DELLE CRITICITÀ E DELLE OPPORTUNITÀ CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA GRAMSCI



MAPPA DELLE SOLUZIONI PROPOSTE CASO STUDIO DI FORMIGINE, VIA GRAMSCI



LEGENDA

- 4. realizzare un nuovo marciapiede
- 6. realizzare un nuovo percorso ciclabile
- 8. privilegiare la mobilità attiva e ridurre i posti auto
- 11. creare giardini della pioggia e aree permeabili per la gestione del runoff urbano
- 15. sostituire i suoli impermeabili con materiali e colori adatti alla elevata radiazione solare
- 16. attrezzare lo spazio pubblico con sedute primarie e secondarie
- 20. sperimentare un parklet, spazio pubblico al posto di uno stallino di sosta

PARKWAY PROPOSTA UNIVERSITÀ



PARKWAY PROPOSTA LABORATORIO TRATTO DA IMPLEMENTARE



PARKWAY PROPOSTA LABORATORIO TRATTO DA ELIMINARE



COME VORREMMO CHE FOSSE CONCEPITA LA PARKWAY

Proponiamo un utilizzo di due direttive principali per la progettazione della parkway: su via Gramsci e lungo la ciclabile della Bora. Si possono unire le due direttrici con un tratto ciclabile sul retro del campo da tennis (vedi mappa), prevedendo sedute e illuminazione adeguate (20, 11, 6, 4). In dettaglio si può prevedere:

- unione delle ciclabili delle vie Pascoli e Ferrari in corrispondenza degli inizi dei due cavalcavia, venendo da Formigine (6);
- cambio della viabilità nella zona del passaggio a livello via Verdi - Gramsci - Leonardi, con conseguente vantaggio in termini di sicurezza nell'incrocio (vedi mappa disegnata durante il laboratorio);
- riqualificare l'area di via Gramsci tra il passaggio a livello e la rotonda di viale Dello Sport (6, 8, 11, 15, 20);
- ripensamento dei parcheggi alternati ad alberi, doppio senso di marcia, alberi affiancati da percorso ciclopedonale attrezzato che sorge sopra lo storico decumano romano (si guardi la zona collocandosi dal passaggio a livello, da destra);
- collegamento ciclabile tra area retrostante palazzetto dello sport e via Bora (6);
- trasformazione di via Gramsci in percorso ciclopedonale attrezzato, da dopo l'incrocio con via Gramsci (6).

INDICAZIONI PER IL PUG – PIANO URBANISTICO GENERALE E IL PGTU – PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Si suggerisce al PUG e al PGTU una visione integrata delle soluzioni che afferiscono ai temi della sicurezza e della regolazione del traffico, alle soluzioni di adattamento al clima e alla qualità urbana. In particolare si propone di:

- realizzare nuovi marciapiedi (4);
- realizzare nuovi percorsi ciclabili (6);
- privilegiare la mobilità attiva riducendo i posti auto (8);
- creare giardini della pioggia e aree permeabili per la gestione del run-off urbano (9);
- sostituire i suoli impermeabili con materiali e colori adatti alla elevata radiazione solare (15)
- attrezzare lo spazio pubblico affinché sia accogliente e a misura d'uomo, inserendo sedute primarie e secondarie (16).

Sperimentazioni di urbanistica tattica

Vorremmo sperimentare la soluzione del parklet riducendo i posti auto a vantaggio della sosta dei pedoni (20).

PENSARE A UNA PIAZZA PER FRAZIONE E ALLO SPAZIO PUBBLICO

CASO STUDIO DI COLOMBARO

moderazione al tavolo

CHIARA ITALIANI
servizi di urbanistica
del Comune di Formigine

partecipanti

FABRIZIO BELLEI
ANDREA BERTONI
SOFIA CATTINARI
LUIGI FERRARI
PIETRO GHINELLI
ANGELO PATTUZZI

esperti

FRANCESCO AVESANI

al confronto hanno partecipato persone
presenti in altri tavoli

CRITICITÀ PREVALENTE DA RISOLVERE

Nella frazione di Colombaro è necessario ridare valore ai punti nevralgici, di incontro e di socialità del paese e aumentare la sicurezza messa a rischio dal traffico delle automobili e dei mezzi pesanti.

Colombaro si sviluppa lungo la strada ed è infatti fortemente condizionata da due assi viari di importanza sovracomunale che la attraversano: la via nuova Estense, decentrata dal paese e la via Sant'Antonio, centrale al paese. Soprattutto lungo quest'ultima, le criticità sono molteplici:

- la velocità dei veicoli durante le ore diurne e serali è elevata;
- il forte traffico di attraversamento nelle ore di punta, pesante nelle ore diurne e soprattutto negli orari dei flussi casa-lavoro (al mattino, al pomeriggio) tanto da rendere la via pericolosa e non di sicuro attraversamento da parte dei pedoni;
- l'intensità del traffico è fonte di smog e polveri sottili verso l'abitato;
- la qualità degli spazi aperti e delle aree verdi pubbliche lungo la via è bassa e priva di elementi attrattivi per l'incontro.

COME VORREMMO CHE FOSSE RIPENSATA LA STRADA E COME VORREMMO CHE FOSERO LA PIAZZETTA E IL PARCO

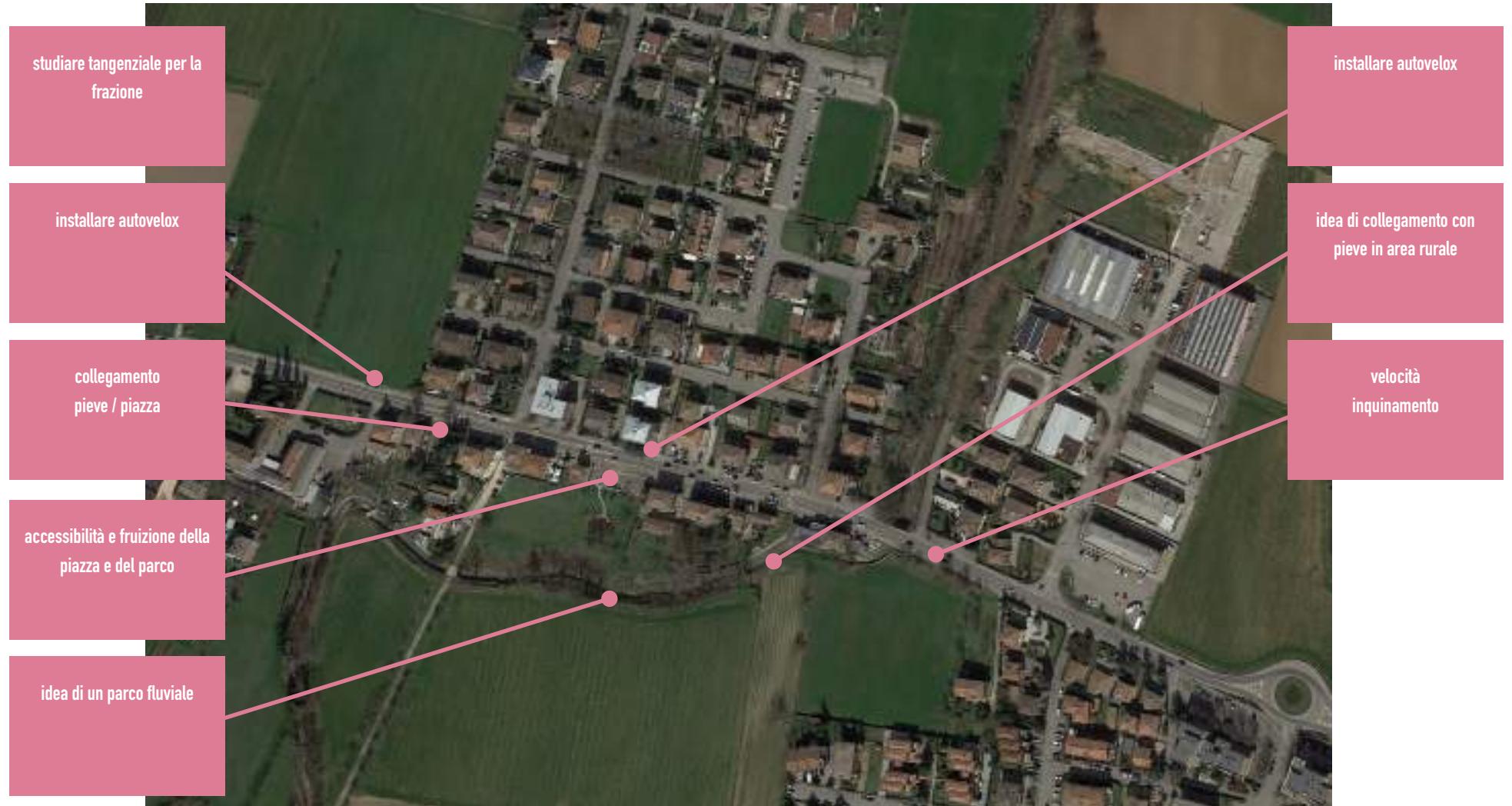
Il punto di partenza per rivitalizzare Colombaro deve essere quello di riportare la vita sociale nei luoghi identitari e negli spazi pubblici della frazione, a partire dalla piazza e dal parco nel centro al paese e dalla loro connessione - fisica, funzionale e sociale - con la Pieve, il Centro sportivo, l'abitato, l'ex Scuola, la campagna rurale immediatamente alle spalle e al vicino corso d'acqua. Vorremmo cioè che la piazza e il parco diventassero uno dei punti cardine di un sistema di spazi pubblici di elevata qualità sociale e ambientale della frazione, dando vita a luoghi di ritrovo che possano essere utilizzati in modo polivalente, anche valorizzando e potenziando gli edifici pubblici (ex Scuola), insieme agli spazi aperti.

Un tema forte è l'attraversamento della strada, che da elemento di separazione andrebbe ripensata non solo per aumentare la sicurezza, ma anche come spazio di attraversamento e connessione tra i due lati dell'abitato a nord e a sud della via, da un lato l'abitato, dall'altro il parco e la campagna.

INDICAZIONI PER IL PUG - PIANO URBANISTICO GENERALE E IL PGTU - PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Si suggerisce al PUG e al PGTU di lavorare in modo sinergico sulla frazione e non solo sulla strada, integrando i temi della sicurezza e della regolazione del traffico - che sono prevalenti - con quelli che possono aumentare la qualità urbana e ambientale

MAPPA DELLE CRITICITÀ E DELLE OPPORTUNITÀ CASO STUDIO DI COLOMBARO



MAPPA DELLE SOLUZIONI PROPOSTE CASO STUDIO DI COLOMBARO



LEGENDA

- 2. realizzare un pinch point o restrinzione della strada
- 4. realizzare un nuovo marciapiede
- 5. estendere il marciapiede per approdo attraversamento
- 7. dare visibilità e sicurezza all'attraversamento stradale
- 12. potenziare le aree verdi pubbliche con spazi naturali ad elevata biodiversità
- 16. attrezzare lo spazio pubblico con sedute primarie e secondarie
- 21. sperimentare la segnaletica tattica

e il benessere del cittadino che fruisce gli spazi pubblici. In particolare si propone di:

- ridurre la velocità di percorrenza durante le ore diurne e serali, al di fuori degli orari di punta, con sistemi di moderazione del traffico e riduzione della carreggiata, perché la viabilità condiziona la qualità della vita e la vivibilità piena dei luoghi pubblici, in sicurezza, e ne limita la libertà di movimento (2, 4, 5, 7);
- attivare nell'immediato, senza rallentare troppo il traffico durante le ore di punta, un sistema di controllo che disciplini e imponga una educazione stradale più consona al transito nel centro abitato e in grado di dare esiti immediati e verificabili nel breve periodo (autovelox). Si propone di installare n° 2 misuratori di velocità: uno tra il bar e la rotonda del villaggio artigiano e uno tra la Pieve e la via Don Giberti;
- riorganizzare i percorsi pedonali e ciclabili rendendoli più accessibili e togliendo la promiscuità dei percorsi (5, 7, 12, 16);
- riqualificare luoghi e spazi a bordo strada con arredi e segnaletica di impatto per ridurre la velocità dei veicoli e l'inserimento di aree verdi; per favorire una più diretta connessione con la piazza e col parco e la campagna limitrofa (5, 7, 12, 16);
- collegare i luoghi di incontro e svago del paese con percorsi sicuri, illuminati, dando maggiore qualità e valore ai luoghi stessi e rendendo gli attraversamenti sicuri (in particolare quelli sulla via Sant'Antonio) utilizzando tutte le soluzioni date: dall'impatto visivo, alla forte luminosità del punto per perseguire il collegamento sicuro (4, 7, 21);
- valutare sul medio lungo termine soluzioni di spostamento del traffico dal centro del paese, che risolverebbero innumerevoli problemi e darebbero la possibilità di concepire un vero e proprio centro pedonale sicuro e vivibile in piena sicurezza. Questa soluzione non trova risposte nell'immediato ma potrebbe essere un punto di arrivo da perseguire nel tempo.

SPERIMENTAZIONI DI URBANISTICA TATTICA

Tra le varie proposte vagliate, il gruppo del tavolo n° 3 ha condiviso l'opportunità e l'utilità di sperimentare la segnaletica tattica, sia per incentivare la riduzione della velocità delle auto e dei mezzi pesanti, sia per migliorare da subito, nell'immediato, la qualità visiva della strada. La segnaletica tattica, qualora dovesse funzionare, potrebbe orientare il ripensamento permanente degli spazi stradali nel centro della frazione aumentando lo spazio fruibile da ciclisti e pedoni e riducendo quello delle auto, a vantaggio anche di una maggiore qualità urbana e ambientale (21).

DARE PRECEDENZA AI BAMBINI

CASO STUDIO DI CORLO

moderazione al tavolo

PATRIZIA CASELLI
servizio urbanistica
del Comune di Formigine

partecipanti

ALESSANDRO BERTOLANI
ANTONIO CAMPAGNA
PAOLO CASALI
MAURO COMINI
DAVIDE FOGNANI
ANGELA SPEZZANI
ROBERTA ZANNI

esperti

LICIA BERNINI

al confronto hanno partecipato persone
presenti in altri tavoli

CRITICITÀ PREVALENTI DA RISOLVERE

La parte critica del centro della frazione di Corlo riguarda da un lato l'intensità e la velocità del traffico di attraversamento lungo via Battezzate e dall'altro le molte interferenze tra i flussi automobilistici e chi si muove in bicletta e a piedi nel tratto di Via Battezzate ricompreso tra via Radici a sud e via Tirelli a nord, dove si concentrano le principali attività sportive e scolastiche, i servizi pubblici, i percorsi ciclabili e pedonali. Mappatura puntuale delle criticità su via Battezzate:

- l'area critica è dal civico 2, dopo l'ingresso da via Radici, fino al civico 72, poco dopo il centro sportivo oltre via Tirelli;
- il marciapiede lato sud (Azienda Annovi) è troppo stretto, con continui saliscendi, e non protetto dalle barriere;
- il marciapiede lato opposto (edicola) ha sia la ciclabile che il pedonale, ma non sono segnalati bene, quindi utilizzati non correttamente dagli utenti; qui, le persone che attraversano in bicicletta possono interferire con le persone che escono dall'edicola;
- i parcheggi a pettine lato edicola sono da ripensare perché chi fa manovra al contrario per rimettersi sulla carreggiata crea disagio e pericolo per se stesso, e a chi arriva dietro;
- i tir che attraversano la via Battezzate senza permesso, e solo in transito, per andare molto probabilmente verso l'azienda AIA;
- il parcheggio di fronte alla palestra (di fianco all'uscita dalla scuola), e la zona adiacente alla scuola, è davvero molto critica nelle ore di punta per l'intensità del traffico scolastico. Ci sono criticità in uscita da via Tirelli sempre per lo stesso motivo;
- il parcheggio di fianco al cimitero è poco sfruttato, tra l'altro il cancello chiuso adiacente alla zona sportiva impedisce il transito pedonale, che deve per forza dirigersi verso la chiesa nella zona critica;
- la scalinata di fronte alla ferramenta impedisce l'accesso per i disabili;
- mancano scivoli per disabili (o anche semplicemente per accesso con passeggini) in molti punti lungo la via;
- non è presente la zona 30 e di conseguenza su via Battezzate le macchine sfrecciano oltre i limiti mettendo in pericolo soprattutto i pedoni.

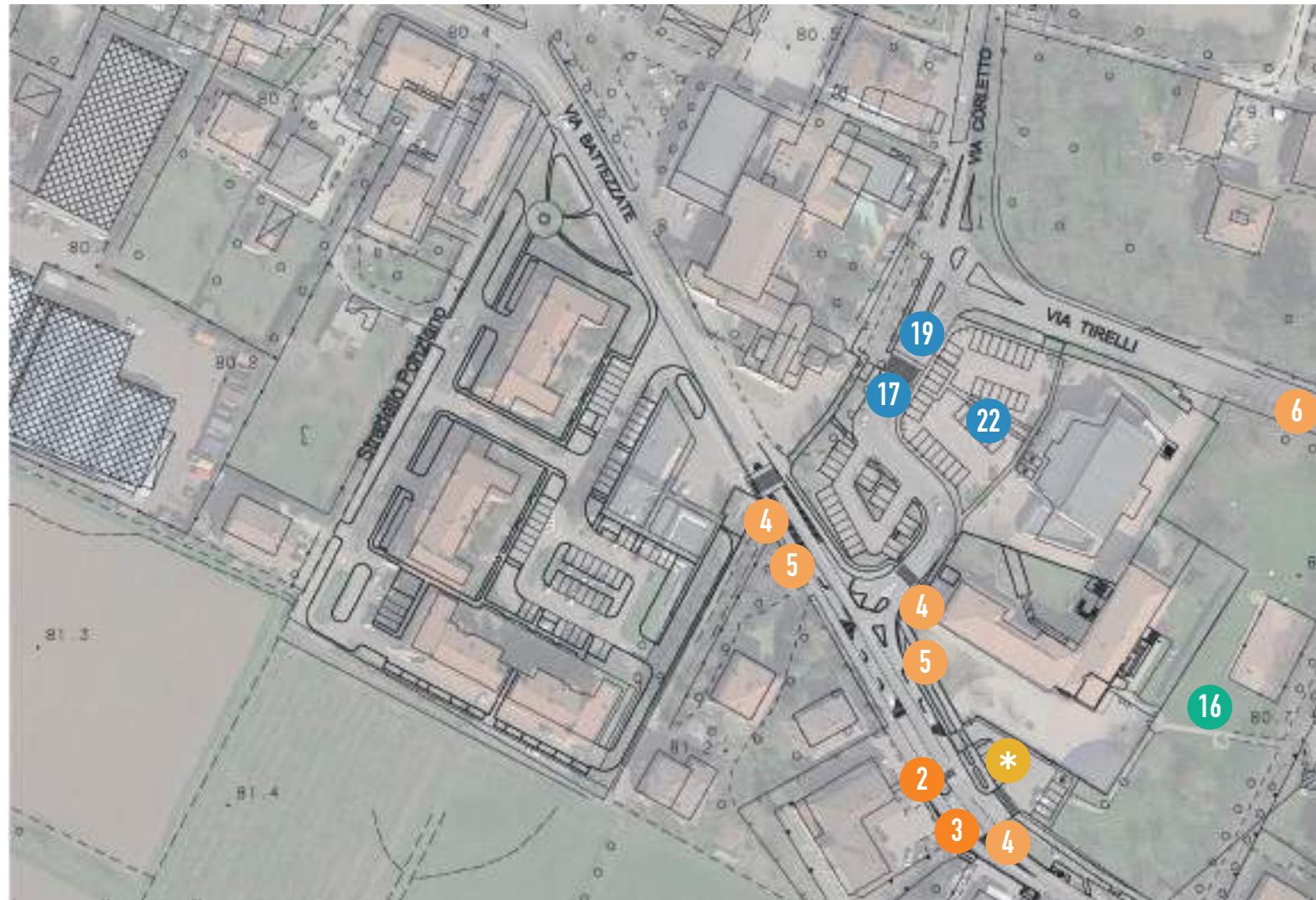
COME VORREMMO CHE FOSSE CONCEPITO LO SPAZIO URBANO PER ESSERE A MISURA DI BAMBINO (E A MISURA DI TUTTI)

Il punto di partenza del nostro ragionamento è di tipo culturale, dobbiamo immaginare lo spazio urbano a misura di tutti, dei bambini e dei ragazzi, ma anche delle persone disabili, anziane e con limitate capacità motorie (anche solo temporanee), invertendo la gerarchia tra auto e persona e favorendo la mobilità attiva e gli spazi pubblici rispetto a quelli veicolari.

MAPPA DELLE CRITICITÀ E DELLE OPPORTUNITÀ CASO STUDIO DI COLOMBARO



MAPPA DELLE SOLUZIONI PROPOSTE CASO STUDIO DI COLOMBARO



LEGENDA

- 2. realizzare un pinch point o restrinzione della strada
- 3. realizzare una pedana rialzata
- 4. realizzare un nuovo marciapiede
- 5. estendere il marciapiede per approdo attraversamento
- 6. realizzare un nuovo percorso ciclabile
- 16. attrezzare lo spazio pubblico con sedute primarie e secondarie e ampliamento parco scolastico
- 17. sperimentare la strada scolastica
- 19. sperimentare la chiusura temporanea di una strada
- 22. sperimentare il tatuaggio urbano

* accesso solo pedonale davanti alla scuola

Alcuni criteri e soluzioni che proponiamo per Via Battezzate, da via Radici a Via Tirelli:

- aggiungere tutti gli scivoli per disabili nei punti sensibili;
- ridurre le carreggiate dove possibile e allargare il marciapiede lato Nord via Battezzate nella zona della scuola primaria (4, 5);
- attivare la zona 30 nella parte centrale di via Battezzate (da incrocio via Radici fino a incrocio con via Rodello), prevedendo azioni di recupero e riqualificazione dello spazio pubblico e inserimento di alberi per l'ombra e sedute;
- ampliare e proteggere meglio il camminamento lato azienda Annovi mettendo anche le barriere protettive per permettere il transito lento in sicurezza;
- riqualificare il marciapiede lato Sud di via Battezzate, abbassandolo a filo strada per eliminare tutti gli abbassamenti, allargandolo e mettendo barriere protettive (4, 5);
- realizzare un percorso pedonale presso hotel Due Pini ed anche sulla strada militare (6);
- spostare l'attraversamento pedonale su via Battezzate presso la pizzeria, e messa in sicurezza di questo e degli altri attraversamenti pedonali (2, 3, 4);
- tenere separate le corsie ciclabili da quelle pedonali;
- creare un by-pass da via Tirelli (con pedonale che collega anche quartiere staccato zona cantina sociale);
- realizzare attraversamenti pedonali più sicuri, ed in alcuni punti sono anche da spostare per metterli in zone più protette dal traffico;
- divieto totale transito tir, salvo pochi casi (camion piccoli) mentre tutti gli altri di grandi dimensioni sono ingiustificati;
- aumentare anche la segnaletica lato Magreta per impedire che i camion vengano - sbagliando - verso Corlo;
- mettere un portale a inizio di Corlo, prima della curva del Centro Sportivo con segnalazione ben evidente del centro abitato e deviazione dei camion;
- creare zona di appoggio lato ingresso scuola, impedendo alle macchine di fermarsi davanti;
- attivare il Bimbibus;
- invitare le persone ad andare a piedi, anche attraverso campagne e momenti di informazione;
- migliorare l'attrezzatura nel parco (sedute, tavoli) e ampliare l'area verde esclusiva della scuola nel parco (con cancello apribile fuori dall'orario scolastico) (16);
- risolvere il problema dei parcheggi a pettine nei pressi della scuola, mettendoli paralleli alla strada (in linea);

- in orario scolastico non consentire il parcheggio delle auto nello spiazzo davanti alla scuola: renderlo un accesso solo pedonale (*);
- nel parcheggio su via Battezzate raddrizzare la strada in uscita del parcheggio, anche per agevolare la creazione di una strada-zona scolastica.

INDICAZIONI PER IL PUG – PIANO URBANISTICO GENERALE E IL PGTU – PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Si suggerisce al PUG e al PGTU di lavorare in modo sinergico sull'asse urbano della frazione e sull'abitato lungo via Battezzate ripensandolo come una grande area urbana condivisa a partire da tre criteri:

- grande qualità ambientale e urbana con un potenziamento dello spazio pubblico (attrezzature, verde, alberi, etc.) e del parco;
- elevata fruibilità per tutti (mamme con bambini molto piccoli in carrozzina, persone fragili, etc.);
- ampia accessibilità e visibilità dei servizi pubblici (scuole e aree sportive) e dei servizi privati (attività commerciali).

L'idea a tendere è di un tratto di strada condivisa, in cui lo spazio delle auto e la velocità delle vetture si riduca e aumenti lo spazio per tutte le persone e i bambini che fruiscono le scuole e le attrezzature sportive e il parco, migliorando la sicurezza e potenziando la qualità urbana.

Sperimentazioni di urbanistica tattica

Vorremmo sperimentare due soluzioni:

- una strada scolastica con chiusura di parte di via Tirelli negli orari scolastici (19, 20);
- applicare un tatuaggio urbano nello spazio davanti alla scuola da chiudersi alle auto in orario scolastico, anche come forma di educazione civica, facendolo con i bambini delle scuole (22).



RIPENSARE IL QUARTIERE 30 ALL'ORA

CASO STUDIO DI MAGRETA

moderazione al tavolo

DANIELE CENETTI

*Sportello Unico dell'Edilizia
del Comune di Formigine*

partecipanti

ANDREA CORRADINI
LUIGI FERRAGUTI
VALERIO GIACOBONI
DAVIDE PINI
LUCA SCIASCY
ALBERTO STRADI

esperti

FRANCESCO AVESANI

al confronto hanno partecipato persone
presenti in altri tavoli

CRITICITÀ PREVALENTE DA RISOLVERE

Magreta è attraversata da due strade importanti, Via Don Franchini e Via Mazzacavallo, molto trafficate e pericolose. L'area residenziale in cui si trova il parco di Via Colombo è interna alle due vie ed è connotata da una certa quiete, perché le case - perlopiù indipendenti e con giardino - affacciano su strade interne frequentate quasi solo dagli abitanti e ai cui lati i residenti parcheggiano la propria auto. L'idea di convertire questa parte del quartiere in zona 30 comporta la soluzione di differenti criticità:

- nell'incrocio con via Mazzacavallo, i marciapiedi sono impercorribili per via di barriere architettoniche e punti di discontinuità;
- su Via Colombo e su Via Brenta e intorno al parco i parcheggi tendono ad essere selvaggi e i marciapiedi stretti, soprattutto in coincidenza con gli alberi a bordo strada ricavati nel sedime del parcheggio;
- su via Spezzani i marciapiedi sono assenti e la strada stretta;
- il collegamento pedonale e ciclabile con gli altri parchi e le scuole non è agevole;
- il parco non è particolarmente curato, né particolarmente attrezzato e ombreggiato, mentre la siepe continua su tutto il bordo occlude la vista verso il quartiere e da questo verso l'area verde, favorendo fenomeni di vandalismo notturno;
- il traffico sulle vie Don Franchini e Mazzacavallo è molto importante e i marciapiedi relativamente stretti e pericolosi.

COME VORREMMO CHE FOSSE CONCEPITO IL QUARTIERE 30 ALL'ORA, COME VORREMMO RIPENSARE LE STRADE

Per trasformare l'area in zona 30 è indispensabile che nella rete stradale interna alle vie Don Franchini e Mazzacavallo il limite di velocità sia di 30 chilometri orari: la minore velocità permette una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni e consente di recuperare spazio stradale da sottrarre alle auto e destinare a pedoni e ciclisti.

Immaginiamo perciò che venga effettuato uno studio non solo sulle strade intorno al parco ma su tutta l'area residenziale ricompresa tra le vie Don Franchini e Mazzacavallo, pianificando un intervento di sistema sullo spazio pubblico (marciapiedi, percorsi ciclabili, aree di incontro e di ingresso al parco, etc.) e prevedendo soluzioni puntuali per la riduzione della velocità dei veicoli (rallentatori ottici e/o acustici, dossi, rialzi agli incroci, cuscini berlinesi, rotatorie e isole spartitraffico, etc.).

Tra gli aspetti da approfondire segnaliamo:

- collegamento con Colombarone;
- rotonda tra via Mazzacavallo e via Colombo;
- punti di attraversamento sicuri intorno al quartiere;

MAPPA DELLE CRITICITÀ E DELLE OPPORTUNITÀ

CASO STUDIO DI MAGRETA



MAPPA DELLE SOLUZIONI PROPOSTE CASO STUDIO DI MAGRETA



LEGENDA

- 2. realizzare un pinch point o restringimento della strada
- 3. realizzare una pedana rialzata
- 10. piantare alberi per l'ombra e la riduzione delle polveri
- 13. creare piazze verdi ombreggiate e permeabili
- 17. sperimentare la strada scolastica

- controlli maggiori sulla velocità;
- parcheggi per biciclette più sicuri;
- riprogettazione del verde del parco e del verde stradale con piante più resistenti e adatte al clima del territorio;
- riprogettazione dei percorsi ciclabili e pedonali con materiali attenti al clima;
- potenziamento dell'illuminazione;
- attivazione di maggiori iniziative pubbliche che favoriscano il presidio attivo del quartiere e la socialità.

INDICAZIONI PER IL PUG – PIANO URBANISTICO GENERALE E IL PGTU – PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Immaginiamo che tutte le aree residenziali di Magreta possano essere sviluppate come zona 30, con una elevata qualità dello spazio pubblico a vantaggio di pedoni e ciclisti e della socialità del quartiere. Pertanto PUG e PGTU potrebbero pianificare questo modello urbano a bassa velocità e ad elevata qualità ambientale, anche con attenzione ai temi dell'adattamento climatico.

Rispetto invece ad una progettazione più di dettaglio andrebbero previsti:

- dissuasori per gli attraversamenti anche su via Don Franchini (6);
- eliminazione del traffico di attraversamento convogliando i camion da via Po;
- allargamento dei marciapiedi su via Colombo (4, 6);
- potenziamento del verde del parco e della qualità dello spazio pubblico attrezzato (10, 13);
- potenziamento del verde stradale per l'ombra e la riduzione delle polveri sottili (10);
- creazione di orti urbani (12).

Sperimentazioni di urbanistica tattica

Vorremmo che venisse sperimentata la strada scolastica (17) e che venissero attivate forme di maggiore e più frequente comunicazione con i cittadini del quartiere e che si valutasse una forma di riconoscimento per chi si occupa della cura delle aree verdi e delle aiuole della frazione.

RIPORTARE I CITTADINI AL CENTRO

CASO STUDIO DI CASINALBO

moderazione al tavolo

SILVIA SIMONINI
servizio Verde e Mobilità
del Comune di Formigine

partecipanti

MAURIZIO BARALDI
RUBES BAUTTA
Giovanni Bergonzini
Giuseppe Camerini
Benedetta Cavalieri
Giovanni Cerfogli
Giuseppe Corradini
Giovanni Dell'Orco
Maurizio Farina
Luigi Ferrari
Valerio Giacobazzi
Egidio Pagani
Angelo Pattuzzi
Angelo Tardini

esperti

ELENA FARNÈ

al confronto hanno partecipato persone
presenti in altri tavoli

QUALI SONO LE CRITICITÀ PREVALENTE DA RISOLVERE

Il paese di Casinalbo è diviso in due parti dalla strada Giardini. Il traffico che l'attraversa è misto e di difficile gestione, perché i flussi dei residenti e dei lavoratori - che si muovono da e verso Modena e dall'Appennino - si sovrappongono e si mescolano ogni giorno e in ogni orario.

Lungo il centro di Casinalbo si trovano poi attività e servizi. Tuttavia, la convivenza delle persone col traffico urbano di attraversamento non è facile, soprattutto per chi si muove a piedi e con la bicicletta, ma anche per chi è più fragile, come gli anziani, chi spinge una carrozzina, chi cammina con i bambini. La principale criticità da affrontare è dunque la conciliazione del traffico in un centro abitato a cui sommare il tema della riduzione della velocità delle vetture - facendo capire agli automobilisti che stanno entrando nel centro del paese - e l'incentivazione da parte di negozi, bar e abitanti a riappropriarsi degli spazi aperti dove possibile.

A questi temi se ne aggiungono altri puntuali:

- il traffico ciclabile sportivo che si somma al traffico veicolare lungo la via Giardini, soprattutto nei fine settimana;
- la presenza di monopattini elettrici che si sommano al traffico veicolare lungo la via Giardini;
- la mancanza di ciclabili e percorsi pedonali continui lungo la via Giardini;
- la presenza di automobili parcheggiate lungo la via Giardini che bloccano e interrompono i percorsi pedonali;
- il traffico troppo veloce in corrispondenza del tratto centrale della via Giardini e lungo via Bassa Paolucci;
- la mancanza di un collegamento pedonale percepito come sicuro da via Giardini verso via Bassa Paolucci e verso via Radici;
- la mancanza di collegamenti ciclabili sulle strade minori, in particolare sulla via Bassa Paolucci;
- la scarsa dotazione di parcheggi;
- la presenza di strettoie e interruzioni di alcune strade (via Fiori, via Togliatti).

COME CI IMMAGINIAMO LA VIA GIARDINI E L'IMMEDIATO INTORNO

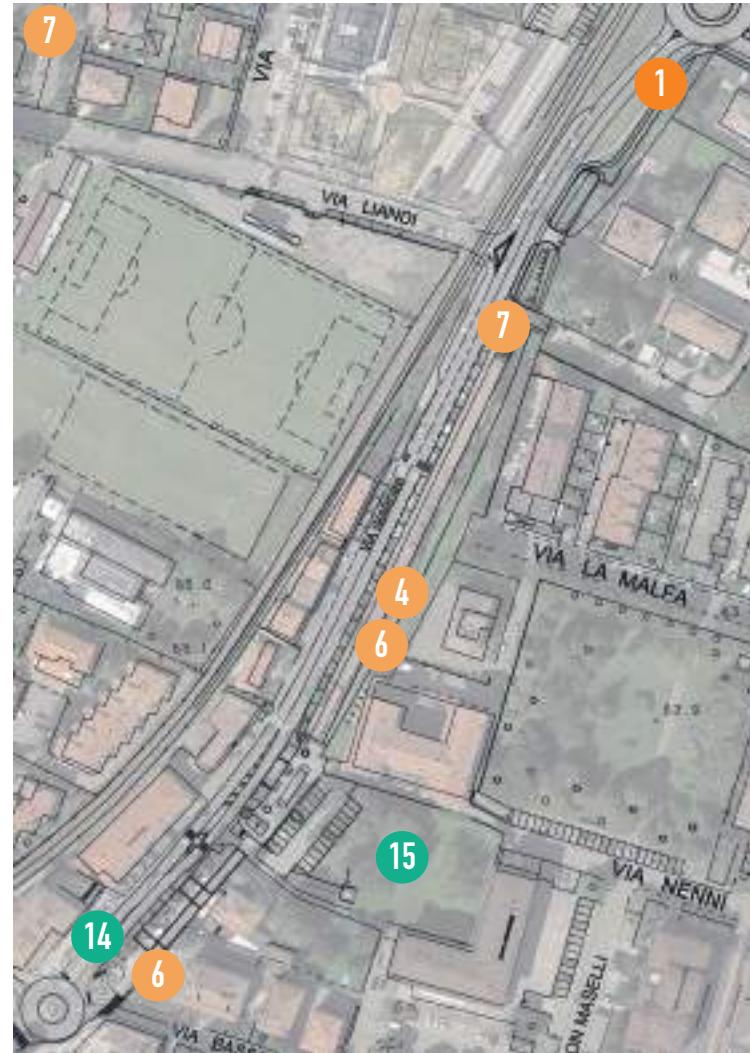
Immaginiamo di intervenire sia sulla via Giardini - in termini di sicurezza, riduzione della velocità, ma anche di riqualificazione urbana e dello spazio pubblico - sia nell'immediato intorno, cercando di collegare meglio la via agli spazi verdi vicini e di migliorare la qualità ambientale di aree e parcheggi assolati.

Sulla via Giardini proponiamo di realizzare:

MAPPA DELLE CRITICITÀ E DELLE OPPORTUNITÀ CASO STUDIO DI CASINALBO



MAPPA DELLE SOLUZIONI PROPOSTE CASO STUDIO DI CASINALBO



LEGENDA

1. realizzare una chicane
4. realizzare un nuovo marciapiede
6. realizzare un nuovo percorso ciclabile
7. dare visibilità e sicurezza all'attraversamento stradale
13. creare piazze verdi ombreggiate e permeabili
14. creare spazi condivisi, verdi e attrezzati
15. sostituire i suoli impermeabili con materiali e colori adatti alla elevata radiazione solare
20. sperimentare un parklet, spazio pubblico al posto di uno stallo di sosta

- un nuovo marciapiede e un nuovo percorso ciclabile lungo tutta la via (6);
- dare visibilità e sicurezza all'attraversamento stradale (7);
- spazi condivisi attrezzati in prossimità degli spazi pubblici adiacenti alle rotatorie lungo la via (14);
- chichane in prossimità della rotatoria nord (1);
- nuovo marciapiede lato est tra la rotatoria nord e quella centrale (4).

Nell'immediato intorno di via Giardini proponiamo di realizzare:

- spazi verdi e ombreggiati e aree permeabili nell'area della stazione e del parcheggio (13);
- sostituzione diffusa dei materiali impermeabili con materiali adeguati alla radiazione solare dove si concentrano grandi aree a parcheggio e asfaltate, in particolare alla stazione e nel parco/parcheggio dietro la fermata dell'autobus e in prossimità della rotatoria centrale (15).

INDICAZIONI PER IL PUG E IL PGTU

Suggeriamo che venga sviluppato uno studio complessivo sull'area di Casinalbo, in cui i temi urbansitici e ambientali vengano integrati e messi a sistemi con quelli viabilistici e legati al traffico e alla sua gestione. La struttura viaria e urbana di Casinalbo, per come si configura, fa sì che il traffico residenziale confluisca sulla via Giardini e dunque per poter affrontare il tema coerentemente è necessario sviluppare analisi urbane sullo spazio pubblico, sul reticolo stradale e sugli usi e le attività nel loro complesso. Considerando poi la densità edilizia della frazione, è auspicabile che si adottino soluzioni per affrontare i temi del cambiamento climatico in chiave di adattamento.

SPERIMENTAZIONI DI URBANISTICA TATTICA

Vorremmo che venisse sperimentata la soluzione del parklet (20), in quanto riduce i parcheggi su strada a favore di spazi di seduta per le persone. Tali soluzioni andrebbero sperimentate in corrispondenza di attività pubbliche o private ma di interesse collettivo. L'area più adatta ci sembra il lato est di via Giardini tra la rotatoria sud e quella centrale.



TEMI TRASVERSALI DA APPROFONDIRE EMERSI DAI GRUPPI

INDICAZIONI PER IL PUG E IL PGTU

STUDI INTEGRATI SUI CENTRI ABITATI

Dai gruppi è emersa l'importanza di approfondire i centri abitati (il capoluogo e le frazioni) con degli studi integrati, che mettano a sistema aspetti legati a temi urbanistici e di morfologia del territorio, aspetti ambientali e climatici (gestione del calore, gestione delle piogge) e aspetti viabilistici legati al traffico e alla sicurezza. I temi di indagine potrebbero vertere sull'analisi dei flussi (auto, bici, pedoni), sulla forma urbana, sulla qualità dello spazio pubblico e sulle soluzioni adottabili per migliorare l'accessibilità e la qualità urbana dello spazio pubblico e degli assi viari. I criteri da perseguire attraverso questi studi dovrebbero tendere a:

- privilegiare la mobilità attiva all'interno dei centri abitati perseguiendo un'idea di città 30 chilometri all'ora, accessibile a tutti e sostenibile, aumentando lo spazio per pedoni e ciclisti e riducendo le sezioni stradali dove possibile (le arterie di attraversamento quando intersecano i centri abitati, le strade urbane);
- privilegiare soluzioni che integrino i temi della sicurezza con quelli dello spazio pubblico e degli spazi condivisi e, in generale, di una città accessibile per tutti, anche per categorie di utenti fragili;
- aumentare l'accessibilità ai luoghi ad elevata socialità;
- dare continuità ai percorsi e alla connessione con gli spazi urbani (parchi, scuole, etc.);
- privilegiare soluzioni diffuse in chiave di adattamento climatico (gestione sostenibile delle piogge, riduzione delle temperature, criteri per il desealing, ombreggiamento di percorsi protetti ciclabili e pedonali, uso di materiali permeabili, creare giardini della pioggia e aree permeabili per la gestione del run-off urbano, sostituire i suoli impermeabili con materiali e colori adatti alla elevata radiazione solare).

VALUTAZIONI SUI FLUSSI INTENSI DI ATTRAVERSAMENTO DEI CENTRI ABITATI E IMPATTI SUL TERRITORIO RURALE DI NUOVE INFRASTRUTTURE

Da diversi tavoli è emerso come gli impatti del traffico su alcune frazioni e centri abitati siano molto pesanti e come la convivenza con i mezzi di trasporto (come tir, camion) o con flussi intensi sia complessa e in alcune aree non sostenibile. Per queste ragioni è emersa la necessità di valutare e approfondire attraverso studi e dati soluzioni alternative laddove il traffico rende difficile la vita quotidiana, valutando insieme più aspetti in termini di impatti e benefici:

- spostamento del traffico dal centro del paese e individuazione di viabilità alternativa;
- forme di regolazione del traffico con valutazioni della mobilità su tutta la frazione;
- consumo di suolo rurale che la costruzione di nuovi assi comporta.





ASSUNZIONE DI CRITERI DI UNIVERSAL DESIGN NELLA PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO A MISURA DI TUTTI

Molti gruppi hanno rilevato come i percorsi pubblici pedonali e ciclabili siano densi di ostacoli, come interruzioni, attraversamenti, rampe di salita e discesa non sempre sufficientemente larghe o troppo ripide. Si suggerisce, pertanto, di adottare nella pianificazione e nella progettazione dello spazio pubblico criteri di universal design e di valutare l'avvio di un PUA - Piano di Accessibilità Urbana, a partire da quattro criteri:

- ampliamento degli spazi per pedoni e ciclisti e riduzione di quelli veicolari, tendendo all'idea della 'strada condivisa' o dello 'spazio pubblico condiviso', in cui lo spazio delle auto e la velocità delle vetture si riduce e aumenta lo spazio per le persone, migliorando la sicurezza e potenziando la qualità urbana;
- sviluppo di progetti di qualità urbana e ambientale dello spazio pubblico (pedonalizzazioni, percorsi, verde, alberi, etc.);
- elevata fruibilità per tutti (mamme con bambini molto piccoli in carrozzina, persone fragili, disabili, anziani, etc.);
- aumento dell'accessibilità e della visibilità dei luoghi pubblici come scuole e aree sportive.

SVILUPPO DI ZONE 30 E DI SPAZI PUBBLICI CONDIVISI

Nelle aree a maggiore vocazione e funzione residenziale, i gruppi hanno approfondito e condiviso lo sviluppo e la sperimentazione delle zone 30 come strumento per favorire la sicurezza e la socialità del quartiere. Questo modello urbano a bassa velocità e ad elevata qualità ambientale potrebbe essere assunto dalla pianificazione di PUG e PGTU in molte aree della città. Alla scala edilizia potrebbero essere seguiti diversi accorgimenti:

- dissuasori per gli attraversamenti e allargamento dei marciapiedi;
- potenziamento del verde in parchi, piazze e strade per l'ombra e la riduzione delle polveri sottili;
- potenziamento delle attrezzature per favorire la socialità;
- sperimentazione di forme di urbanistica tattica.

APPROFONDIMENTI E INCONTRI SULLE AREE AGRICOLE

Nel dibattito diversi partecipanti hanno segnalato la necessità di approfondire, con incontri e momenti dedicati, il tema dell'agricoltura e delle trasformazioni in ambito rurale. Come prioritari, sono emersi i temi di gestione della rete scolante e delle trasformazioni degli edifici rurali e della riconversione degli edifici dismessi di tipo agricolo.



LA CITTÀ CHE VORREI

CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

Laboratorio sugli spazi pubblici di Formigine.
Interventi e azioni per ripensare Formigine al 2030.

ALLEGATO CARTE DA GIOCO
13 NOVEMBRE 2021
CASTELLO DI FORMIGINE



INDICE

CARTE DA GIOCO

Le carte da gioco del laboratorio ‘la città che vorrei’ sono pensate per individuare indirizzi e criteri da adottare per la riqualificazione dello spazio pubblico e per indirizzare il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), affinché le indicazioni e le strategie che verranno proposte con questi due strumenti urbanistici sulla trasformazione della città rispondano meglio alle esigenze di chi vive, lavora o abita sul territorio. Al tempo stesso, le soluzioni rappresentano interventi e azioni con cui i cittadini, operando fra queste delle scelte, possono contribuire a indirizzare il lavoro dell’amministrazione pubblica rispetto al piano triennale delle opere pubbliche, ovvero alle opere di trasformazione fisica della città o ancora prima alle azioni di uso temporaneo dello spazio pubblico da testare e sperimentare prima che si proceda con progetti e cantieri. Le soluzioni sono organizzate in cinque macro-categorie di interventi e azioni.

INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO URBANO

1. realizzare una chicane
2. realizzare un pinch point o restrinzione della strada
3. realizzare una pedana rialzata

INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE

4. realizzare un nuovo marciapiede
5. estendere il marciapiede per approdo attraversamento
6. realizzare un nuovo percorso ciclabile
7. dare visibilità e sicurezza all’attraversamento stradale
- 7bis. dare visibilità e sicurezza ai percorsi pedonali e ciclabili*

INTERVENTI SULLO SPAZIO DI SOSTA DELLE AUTO

8. privilegiare la mobilità attiva e ridurre i posti auto
9. eliminare posti auto con criteri di adattamento al clima

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO

10. piantare alberi per l’ombra e la riduzione delle polveri
11. creare giardini della pioggia e aree permeabili per la gestione del runoff urbano
12. potenziare le aree verdi pubbliche con spazi naturali ad elevata biodiversità
13. creare piazze verdi ombreggiate e permeabili
14. creare spazi condivisi, verdi e attrezzati
15. sostituire i suoli impermeabili con materiali e colori adatti alla elevata radiazione solare
16. attrezzare lo spazio pubblico con sedute primarie e secondarie

SPERIMENTAZIONI E AZIONI DI URBANISTICA TATTICA

17. sperimentare la strada scolastica
18. sperimentare la piazza tattica
19. sperimentare la chiusura temporanea di una strada
20. sperimentare un parklet, spazio pubblico al posto di uno stallone di sosta
21. sperimentare la segnaletica tattica
22. sperimentare il tatuaggio urbano
23. sperimentare la depavimentazione dal basso e la creazione collaborativa di piccole aree verdi

* carta proposta dai tavoli di lavoro durante la charrette

1

REALIZZARE UNA CHICANE

**SCENARI DI
PROGETTO
DI NUOVA
SISTEMA**

È un intervento di miglioramento stradale. Si tratta di un'intersezione stradale indirizzata verso la pianificazione e riduzione delle vibrazioni e la presenza più sicurezza alla presenza di pedoni e veicoli. Il dispositivo permette di ridurre il traffico e incrementare la sicurezza dei pedoni attraverso uno strumento che limita la velocità, accorciando la distanza di reazione degli automobilisti grazie alla linea di marcia e alla curva della strada.



CITTÀ VERDE

- **incremento della qualità del percorso**
- **incremento della curvatura del percorso**

CITTÀ SOSTENIBILE

- **incremento della curvatura del percorso**

CITTÀ ACCOGLIENTE

- **incremento della qualità del percorso**
- **incremento del percorso**

2

REALIZZARE UN PINCH POINT O RESTRIMENTO DELLA STRADA

**SCENARI DI
PROGETTO
DI NUOVA
SISTEMA**

È un intervento di miglioramento stradale che limita il traffico in una strada o in un'area specifica della strada, da fronte a uno spazio alternativo a uno o più canali stradali a doppio senso di marcia.



CITTÀ VERDE

- **incremento della qualità del percorso**
- **incremento della curvatura del percorso**

CITTÀ SOSTENIBILE

- **incremento della curvatura del percorso**

CITTÀ ACCOGLIENTE

- **incremento della qualità del percorso**
- **incremento del percorso**

3

REALIZZARE UNA PEDANA RIALZATA

**SCENARI DI
PROGETTO
DI NUOVA
SISTEMA**

È un intervento stradale che protegge le persone che camminano e i ciclisti dai pericoli stradali e rende più visibili e sicuri il percorso. Elementi di design diversi trasmettono le persone camminanti messaggio diverso da quello che hanno per le automobili, incrementando la presenza di pedoni e proteggendo i ciclisti dagli ostacoli stradali.



CITTÀ VERDE

- **incremento della qualità del percorso**

CITTÀ SOSTENIBILE

- **incremento della curvatura del percorso**

CITTÀ ACCOGLIENTE

- **incremento della qualità del percorso**

4

REALIZZARE UN NUOVO MARCIAPIEDE

**SCENARI DI
PROGETTO
DI NUOVA
SISTEMA**

Per una città accessibile è importante creare e collaudare tutti i tipi di percorsi pubblici. Un percorso deve essere già pronto per essere utilizzato da tutti gli utenti. Deve possedere tutte le caratteristiche per consentire alle persone di muoversi agevolmente e sicurezza (velocità, illuminazione, etc.). Deve essere già pronto per essere utilizzato da tutti gli utenti, e non solo da quelli con bisogni specifici, così da garantire la mobilità di tutti.



CITTÀ VERDE

- **incremento della qualità del percorso**

CITTÀ SOSTENIBILE

- **accessibilità**
- **incremento della qualità del percorso**

CITTÀ ACCOGLIENTE

- **incremento della qualità del percorso**
- **incremento della qualità del percorso**

5

ESTENDERE IL MARCIAPIEDE PER APPRODO ATTRAVERSAMENTO

RECIPROCO
PER IL MIGRANTE
SOSTENIBILE
ACCREDITATO

La modifica del marciapiede verso il lato della strada già esistente fa utilizzar solo una strada per attraversare. Il viale si allunga e permette la scia dei bici, la connivenza nel marciapiede non viene meno garantendo al biciante comodità di circolazione con le segnalazioni anche con i colori lucidati, come passano gli altri.



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE



valutato

valutato



6

REALIZZARE UN NUOVO PERCORSO CICLABILE

RECIPROCO
PER IL MIGRANTE
SOSTENIBILE
ACCREDITATO

La nuova strada ciclabile può essere realizzata con un percorso parallelo alla strada esistente o attraverso la stessa strada per garantire la sicurezza stradale, soluzioni di rottura tipo di rottura da estremità. Realizzare nuovi percorsi ciclabili è sempre un investimento che consente di creare le condizioni per la mobilità attiva e sostenibile. Per raggiungere la qualità urbana e la sicurezza del percorso è molto importante scegliere la posizione di questi percorsi per adeguarsi ai contesti di vita urbani e ridurre le interferenze col traffico. Passiamo ora al colore.



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE



valutato

valutato

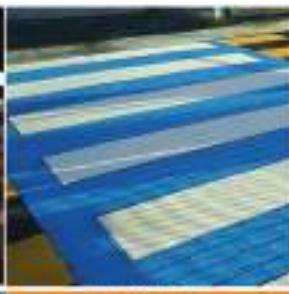


7

DARE VISIBILITÀ E SICUREZZA ALL'ATTRAVERSAMENTO STRADALE

RECIPROCO
PER IL MIGRANTE
SOSTENIBILE
ACCREDITATO

L'obiettivo dell'azione è dare visibilità e sicurezza all'attraversamento stradale. La segnalazione visiva delle strade deve essere adeguata per consentire la visibilità dell'attraversamento per tutti i modi di spostamento, riducendo il rischio di incrocio.



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE



valutato

7 bis

DARE VISIBILITÀ E SICUREZZA AI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

RECIPROCO
PER IL MIGRANTE
SOSTENIBILE
ACCREDITATO

La progettazione e la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili deve considerare la sicurezza dell'utente e garantire la visibilità per i ciclisti e i pedoni per ogni loro strada, riducendo il rischio di incrocio di bici e bici, ciclisti e ciclisti, ciclisti e pedoni, gli elementi di design sono decisamente presenti negli strade. È sempre gradito ancora e vogliato le segnalazioni visive delle pietre rosse sulle strade.



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE



valutato

8

RIPENSARE I PARCHEGGI CON CRITERI DI ADATTAMENTO AL CLIMA

BENEFICI
SULL'ESPANSIONE
DELLA CITTÀ

I parcheggi sono quasi sempre autoaffari. In Italia si stima che ci siano circa 40 milioni di posti auto privati e pubblici, con una media di 0,5 posti per abitante. Si prevede un numero sempre maggiore, anche ragionevoli, soprattutto nei centri urbani, dove i parcheggi diventano preziosi, fragili e costosi. Il calore di parcheggio può essere trasferito verso le strade più vicine e contribuire a un risciacquo di calore urbano, le cui effettive dimensioni maggiorano quelle CHP (Città calda). Tuttavia, diversamente dall'Europa francese, all'Europa portoghesa dell'estate (PES-20°C), il Paese non rispetta né le distanze, le cui di progettazione fanno pietraia come nei tratti più sollecitati.



CITTÀ VERDE



CITTÀ SOSTENIBILE



CITTÀ ACCESSIBILE

- asfaltato dei parcheggi e parcheggi circondati dall'acqua grigia
- bassidensità

- asfaltato circondato dagli spazi grigi
- vegetazione delle polveri e qualità dell'aria

- qualità e durata e via libera delle acque grigie
- infiltrazione dei suoli grigi

9

PRIVILEGIARE LA MOBILITÀ ATTIVA E RIDURRE I POSTI AUTO

BENEFICI
SULL'ESPANSIONE
DELLA CITTÀ

L'obiettivo è quello di puntare sulla mobilità attiva e ridurre la superficie pubblica delle strade per favorire l'uso del trasporto pubblico e gli spazi destinati a piede e in bici. La strategia deve prevedere un ruolo forte nel settore dei trasporti. Dal momento in cui avere una ferma e obbligata al 90% del tempo, dovendo uscire dalla strada significa scegliere questo progetto e chiudere persino le strade a motori per incrementare la qualità di vita.



CITTÀ VERDE



CITTÀ SOSTENIBILE



CITTÀ ACCESSIBILE

- asfaltato dei parcheggi e parcheggi circondati dall'acqua grigia
- infiltrazione dei suoli grigi

- asfaltato circondato dagli spazi grigi
- bassidensità

- qualità e durata e via libera delle acque grigie
- infiltrazione dei suoli grigi
- bassidensità

10

PIANTARE ALBERI PER L'OMBRA E LA RIDUZIONE DELLE POLVERI

BENEFICI
DI RISALVAMENTO
DELL'ESPANSIONE
DELLA CITTÀ

Gli alberi lungo le strade, nelle piazze, nei giardini e nei parcheggi sono fondamentali perché può l'ombra che generano riduzione delle temperature delle superfici cittadine e nei luoghi che producono elettricità dall'aria. Le nuvole di sana spesa di alberi servono come esemplificare ragionevole alla funzione che deve svolgere sulla spina urbana che deve compiere, tenendo conto anche della coltura della chimica e degli effetti. Tuttavia, per le chiamate degli alberi, sono comuni e contingenti, come già l'ombra potrebbe proteggere le persone lungo il cammino e consentire a rifugio le tempeste temperature estive.



CITTÀ VERDE



CITTÀ SOSTENIBILE



CITTÀ ACCESSIBILE

- asfaltato dei parcheggi e parcheggi circondati dall'acqua grigia
- bassidensità

- asfaltato circondato dagli spazi grigi
- vegetazione delle polveri e qualità dell'aria

- ampiezza delle acque grigie
- assottigliamento

11

CREARE GIARDINI DELLA PIOGGIA E AREE PERMEABILI PER LA GESTIONE DEL RUNOFF URBANO

BENEFICI
DI RISALVAMENTO
DELL'ESPANSIONE
DELLA CITTÀ

I giardini della pioggia sono come viali di fondo per le piogge dorate, a fondo rotolato, coperti di erba e fiori, che raccoglievano le acque allo scopo di prevenire piogge intense. Sono adatti per difendere i centri cittadini da grande larghezza e a servizio urbano, sia anche in spazi residenziali o abitativi con superficie disponibile. Per realizzare i giardini della pioggia è possibile utilizzare le tecnologie modulari di creare spazio e rendere le acque pulite e sciolte in acqua dolce e scelta artificiale. I giardini della pioggia, quando allargati, si trovano sui terreni di 0,2-30 cm, così che include anche la funzione di irrigazione. È possibile piantare e nei giardini della pioggia - carica-



CITTÀ VERDE



CITTÀ SOSTENIBILE



CITTÀ ACCESSIBILE

- asfaltato dei parcheggi e parcheggi circondati dall'acqua grigia
- bassidensità

- asfaltato circondato dagli spazi grigi

- qualità e durata delle acque grigie
- bassidensità

12

POTENZIARE LE AREE VERDI PUBBLICHE CON SPAZI NATURALI AD ELEVATA BIODIVERSITÀ

INTERVENTI DI CITTÀ SOSTENIBILE
SULLO SPAZIO PUBBLICO



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

- accrescimento del valore e gestione incrementale dell'area pubblica
- biodiversità

- resilienza rispetto agli impatti del clima
- regolarità delle piogge e qualità dell'aria

- attenzione delle spese pubbliche
- innovazione, dinamica e progettazione

13

CREARE PIAZZE VERDI OMBREGGIATE E PERMEABILI

INTERVENTI DI CITTÀ SOSTENIBILE
SULLO SPAZIO PUBBLICO

L'obiettivo è sostituire le aree spaziose pubbliche tradizionali (l'area verde) con piazze verdi e luoghi di aggregazione che promuovano la socialità e l'interazione. Sostituire nelle piazze abitati i suoli duri con terreni permeabili e vegetati. In questo modo, se aumenta il valore di respiro e degli edifici che si affermano e lasciano il luogo per le persone. Ciò è utile in quanto soprattutto in estate, grazie alla respirazione dei suoli, viene raffreddato il luogo pubblico. Inoltre, con rispetto rispetto alla natura, ai suoli e poi all'acqua (fiumi, etc.).



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

- accrescimento del valore e gestione incrementale dell'area pubblica

- resilienza rispetto agli impatti del clima
- biodiversità

- qualità e cultura e visibilità delle spese pubbliche
- innovazione, dinamica e progettazione

14

CREARE SPAZI CONDIVISI, VERDI E ATTREZZATI

INTERVENTI DI CITTÀ ACCOGLIENTE
SULLO SPAZIO PUBBLICO



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

- inquinamento
- biodiversità del clima

- protezione delle città calde

- cura della città e delle spese pubbliche
- mobilità

15

SOSTITUIRE I SUOLI IMPERMEABILI CON MATERIALI E COLORI ADATTI ALLA ELEVATA RADIAZIONE SOLARE

INTERVENTI DI CITTÀ SOSTENIBILE
SULLO SPAZIO PUBBLICO

Per creare le città capaci di digerire le spinte del clima che crescono, sono le piazze senza o labile temperatura che danno alle persone il senso di conforto, il piacere di stare insieme e restare così. Le luci, i colori, i materiali e le forme in grado di riflettere su di soli grandi luoghi comuni e di giovani maghi d'occhio dell'Europa. I suoi interventi possono essere scelti per i nostri paesaggi urbani e i luoghi dove viviamo. L'area pubblica come spazio sociale, può essere lo spazio di creare, partecipare e passare il tempo con colori caldi e materiali che riflettano i raggi solari, riducendo così il risciacquo delle superfici.



CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

- accrescimento del valore e gestione incrementale dell'area pubblica

- resilienza rispetto agli impatti del clima

- redditività delle spese pubbliche
- innovazione, dinamica e progettazione

16

ATTREZZARE LO SPAZIO PUBBLICO CON SEDUTE PRIMARIE E SECONDARIE

BENEFICI
DI AGGIORNAMENTO
DELLO SPAZIO
PUBBLICO

Le sedute primarie e secondarie, sedie, divani e sedute secondarie disegnati, sporgenti di edifici, ecc. favoriscono la socialità e la presenza delle persone in diverse parti dello spazio urbano. Queste presenze devono consentire alle persone di svolgere diverse attività all'aperto. Le sedute secondarie permettono al cittadino di sedersi in modo informale, le prime, invece, di sedersi con scopo preciso. Le presenze di persone che si riposano aiutano le persone a vivere gli spazi urbani, nella diversità degli usi, favorendo la socialità e il possibile spettacolo delle persone pubbliche.



CITTÀ VERDE



accessibilità degli spazi pubblici e delle persone



CITTÀ SOSTENIBILE



accessibilità



CITTÀ ACCOGLIENTE



accoglienza e dello spazio pubblico



accessibilità

17

Sperimentare la strada scolastica

BENEFICI
DI AGGIORNAMENTO
E AZIONI DI
Sperimentazione
Tattica

Si tratta di uno strada la possibilità di una strada in cui viene bloccato temporaneamente il traffico degli automobili in modo che tutti i presenti raggiungano la strada in sicurezza. Il tempo di sperimentazione deve essere 30 - 40 minuti per la realizzazione dell'ingresso a strada e dell'uscita.



CITTÀ VERDE



accessibilità del percorso



CITTÀ SOSTENIBILE



disponibilità e accessibilità dell'ambiente



CITTÀ ACCOGLIENTE



accoglienza dei pedoni



accessibilità e fluidità

18

Sperimentare la piazza tattica

BENEFICI
DI AGGIORNAMENTO
E AZIONI DI
Sperimentazione
Tattica

Si tratta di prolungamenti su tutta la strada pubblica utilizzando strumenti come: verande colorate, tavoli e sedie, bar, banchi, fiaccole, panchine, gabbie, sottotende. Si progetta temporaneamente uno spazio urbano più ampio e fluido del luogo e il progetto del nuovo spazio temporaneo è ideato e realizzato insieme alle persone, creando così un momento e occasione di apprendimento nei confronti della città.



CITTÀ VERDE



accessibilità



CITTÀ SOSTENIBILE



disponibilità e accessibilità dell'ambiente



CITTÀ ACCOGLIENTE



accoglienza e dello spazio pubblico



accessibilità e fluidità

19

Sperimentare la chiusura temporanea di una strada

BENEFICI
DI AGGIORNAMENTO
E AZIONI DI
Sperimentazione
Tattica

Una strada può essere chiusa temporaneamente per eventi o attività di differenti tipi che creano nuove occasioni di socialità e relazioni, accrescolto delle persone più vicine possibile. Si possono anche sperimentare forme creative di chiusura. Il progetto dell'area temporanea è ideato e realizzato insieme alle persone, creando così un momento e occasione di apprendimento nei confronti della città.



CITTÀ VERDE



accessibilità



CITTÀ SOSTENIBILE



disponibilità e accessibilità dell'ambiente



CITTÀ ACCOGLIENTE



accoglienza e dello spazio pubblico



accessibilità

20

SPERIMENTARE UN PARKLET SPAZIO PUBBLICO AL POSTO DI UNO STALLO DI SOSTA

Sperimentazione
e azioni di
sviluppo della
sustentabilità

CITTÀ VERDE

- creazione di spazi per l'attivita' verde
- creazione della spazio pubblico

CITTÀ SOSTENIBILE

- mobilità e sostenibilità dell'ambiente

CITTÀ ACCOGLIENTE

- qualità di vita e qualità della vita dei più deboli
- accessibilità

21

SPERIMENTARE LA SEGNALETICA TATTICA

Sperimentazione
e azioni di
sviluppo della
sustentabilità

CITTÀ VERDE

- sostenibilità

CITTÀ SOSTENIBILE

- mobilità e sostenibilità dell'ambiente
- protezione del territorio

CITTÀ ACCOGLIENTE

- accessibilità

22

SPERIMENTARE IL TATUAGGIO URBANO

Sperimentazione
e azioni di
sviluppo della
sustentabilità

CITTÀ VERDE

- creazione del paesaggio

CITTÀ SOSTENIBILE

- mobilità e sostenibilità dell'ambiente
- protezione del territorio

CITTÀ ACCOGLIENTE

- accessibilità
- mobilità e sostenibilità

23

SPERIMENTARE LA DEPAVIMENTAZIONE DAL BASSO E LA CREAZIONE COLLABORATIVA DI PICCOLE AREE VERDI!

Sperimentazione
e azioni di
sviluppo della
sustentabilità

CITTÀ VERDE

- creazione del paesaggio e gestione sostenibile dell'ambiente urbano
- accessibilità

CITTÀ SOSTENIBILE

- risparmio energetico agli ospiti del territo
- protezione del territorio

CITTÀ ACCOGLIENTE

- accessibilità
- mobilità e sostenibilità

LA CITTÀ CHE VORREI

CITTÀ VERDE

CITTÀ SOSTENIBILE

CITTÀ ACCOGLIENTE

Laboratorio sugli spazi pubblici di Formigine.
Charrette per il piano urbanistico generale e il piano generale del traffico.

INSTANT REPORT
13 NOVEMBRE 2021
CASTELLO DI FORMIGINE

