



REPORT ATTIVITÀ

CENTRO STORICO, UN'OASI PER TUTTA LA CITTÀ

Percorso partecipato

30 Novembre 2022

Obiettivo

Il percorso di partecipazione dà seguito al progetto di **Scelta Partecipata** presentato dal Comitato promotore, con il sostegno di oltre 250 firme raccolte, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto e dell'art. 9 del Regolamento sugli istituti di partecipazione e di democrazia diretta del Comune di Vignola, con l'obiettivo di stimolare un intervento di riqualificazione del centro storico, con attenzione particolare all'area di Via Cantelli, dando vita a proposte che ne facciano un'Agorà della cultura al servizio della comunità.

La seconda serata del percorso ha avuto l'obiettivo di esplorare nello specifico le tematiche dei **parcheggi, della viabilità, della mobilità, della riqualificazione urbanistica**.

Le attività

20.30-22.30 **world caffè**, con facilitatori professionisti.

I partecipanti

30 residenti, di cui 13 in centro storico

3 uditori

4 facilitatori

3 componenti del comitato di garanzia

1 tecnico comunali

Report delle attività

Il laboratorio di partecipazione dedicato a viabilità, mobilità, aree sosta e riqualificazione si è strutturato nella forma metodologica del world caffè.

La metodologia di lavoro ha previsto la costituzione di 4 tavoli tematici di lavoro, organizzati come segue:

- Tavolo 1. Gestione parcheggio Piazza Carducci e altri parcheggi;
- Tavolo 2. Individuazione di spazi carico e scarico merci a servizio del centro storico e regolamentazioni;

- Tavolo 3. ZTL: controllo, regolamentazione e riqualificazione accessi al centro storico;

- Tavolo 4. Come favorire la mobilità pedonale e ciclabile in sicurezza in centro storico.



Ha aperto l'incontro in plenaria il referente del Comitato promotore del progetto di scelta partecipata Andrea Corazza. La metodologia è stata illustrata dal facilitatore Filippo Ozzola di Poleis Soc Coop.

A questa fase iniziale ha fatto seguito un lavoro a tavoli, stimolando l'interazione tra i partecipanti sia in termini di proposte individuali sia favorendo l'aggregazione di proposte collettive.

Ogni tavolo di lavoro era allestito con materiali cartografici, statistiche e dati di contesto, cartoleria e strumenti per favorire la partecipazione creativa. La sala è stata attrezzata con un servizio catering, per ricreare la dimensione informale tipica del world café.

Ai tavoli di lavoro hanno partecipato solo i residenti in quanto aventi diritto, mentre i non residenti e i rappresentanti istituzionali hanno seguito in qualità di uditori le attività.

Al termine dell'attività a tavoli, i referenti di ciascun gruppo di lavoro hanno riportato in plenaria gli esiti di lavoro, condividendoli con tutti i partecipanti.

In chiusura, a ciascun partecipante è stata consegnata una scheda di valutazione dell'attività, al fine di raccogliere i singoli pareri in merito sia al processo sia agli output.



Si riportano, nei paragrafi seguenti, le sintesi dei lavori ai tavoli.

Tavolo 1. Gestione parcheggio Piazza Carducci e altri parcheggi

Uno dei temi di partenza è **Piazza Carducci**: la proposta principale parte dalla considerazione del limitato spazio per parcheggiare a disposizione dentro il centro storico per i suoi fruitori. Per



organizzare efficacemente gli spazi sosta a pagamento ad “alta prossimità”, è necessario concentrarli in luoghi specifici facilmente accessibili dall'esterno in modo da generare nelle vie del centro storico un inutile traffico. A questo requisito risponde perfettamente la disponibilità esistente in Piazza Carducci in cui si potrebbe entrare e uscire senza passare per altre vie del centro. Tali spazi sosta se usati con una veloce rotazione potrebbero facilmente soddisfare una parte delle necessità di sosta di breve durata e ad “alta prossimità”. Per consentire anche ai residenti di utilizzare un parcheggio ad “alta prossimità”, l'accesso allo stesso potrebbe essere **di giorno aperto alla libera sosta a pagamento**, e **la sera essere riservato** attraverso l'utilizzo di un varco ZTL con telecamera **ai residenti** del centro storico. Per evitare una corsa al posteggio si possono pensare forme di rotazione dei permessi per parcheggiare in orari notturni. In ogni caso i posti auto riservati a chi ha difficoltà di movimento dovranno essere garantiti. Qualcuno invece chiede di rivedere la convenzione esistente con la società SABA per avere un parcheggio esclusivo per i residenti.



Il **parcheggio di Corso Italia** a detta di tutti ha molti posti liberi e tranne in casi particolari è sottoutilizzato. Sulla base dei dati forniti (vedi sotto) risultano diverse formule di abbonamento per la sosta dedicate ai residenti in centro storico e ai lavoratori. Vi è la possibilità per i commercianti in particolare di acquistare tessere prepagate a valore di vari tagli in cui si hanno percentuali di sosta gratuita in base al valore di acquisto (risulta che attualmente alcuni esercizi commerciali stiano utilizzando questa convenzione per i loro clienti). Considerato che anche tale parcheggio andrebbe maggiormente utilizzato, soprattutto dai residenti, in quanto di “alta prossimità”, si propone che l'amministrazione comunale si attivi a questo scopo **contribuendo quota parte** per renderlo ancora più appetibile almeno per i primi mesi successivi alla modifica della viabilità prevista dal progetto e in ogni caso informi adeguatamente i cittadini delle agevolazioni previste poiché ai tavoli pochi ne erano a conoscenza. Viene fatto notare che il piano a raso non sarebbe per abbonati; tuttavia, anche



qui molti posti rimangono spesso vuoti dai quali si potrebbero ricavare dei posti per i residenti, eventualmente solo per la sosta notturna.

POSTI AUTO PARCHEGGIO SABA CORSO ITALIA

PIANO STRADA: 85 posti a rotazione

LIVELLO -1: 50 posti di proprietà + 50 posti riservati ad abbonati

LIVELLO -2: 100 posti di proprietà

POSTI AUTO TOTALI: 285

SONO IN ATTO PRESSO IL PARCHEGGIO DIVERSE FORMULE DI ABBONAMENTO RIVOLTE SIA A RESIDENTI CHE LAVORATORI:

• **PER RESIDENTI:**

- **H24 mensile:** € 65,00 IVA compresa
- **H24 annuale:** € 720,00 IVA compresa (1 mese gratuito sulla tariffa standard)
- **Notturmo mensile LU-VE dalle 19.00 alle 9.00 + H24 sabato/domenica:**
€ 25,00 IVA compresa

• **PER LAVORATORI:**

- **Mensile LU-SA dalle 7.30 alle 20.30:** € 50,00 IVA compresa
- **Trimestrale LU-SA dalle 7.30 alle 20.30:** € 135,00 IVA compresa

• **PER TUTTI:**

- **TICKET 12 ORE (copre 12 ore di parcheggio dal primo ingresso della giornata):** € 5,00 IVA compresa (rivolto a chi non vuole legarsi ad un abbonamento o chi ne fa un uso sporadico e non continuativo, la tariffa intera per 12 ore sarebbe €16,00)

CI SONO ANCHE TESSERE PREPAGATE A VALORE DI VARI TAGLI IN CUI SI HANNO PERCENTUALI DI SOSTA GRATUITA IN BASE AL VALORE DI ACQUISTO

È stato toccato anche il tema degli accessi al centro storico (tema affrontato al tavolo 3), proponendo una chiusura del centro storico che tenga comunque conto delle esigenze particolari di chi ha disabilità o degli anziani.

Si è parlato anche del parcheggio di via Zenzano (ex macello), grande ma poco utilizzato soprattutto per la mancanza di percezione di sicurezza, cosa che riguarda anche l'area del Centro Nuoto, con indicazioni principali raccolte dal tavolo per migliorare l'illuminazione e il controllo del territorio, e in particolare con l'indicazione, per quanto riguarda via Zenzano, di riqualificare anche il tunnel e la scalinata di accesso a Piazza dei Contrari. Qualcuno ha proposto di trovare forme alternative per semplificare l'accesso al centro storico, ad esempio utilizzando un ascensore.



Una frase abbastanza identificativa della discussione è: **“cambiamento culturale”**. Lo scoglio non è di fatto la disponibilità di parcheggi, si tratta piuttosto di modificare l’abitudine a parcheggiare proprio sotto casa e non essere disposti a percorrere poca strada per raggiungere l’auto.

La riflessione è andata oltre il tema del parcheggio, e si è discusso di come conciliare la residenzialità del centro storico, mantenendola “viva”, con il suo aspetto commerciale.

Al di là del numero di parcheggi disponibili, perché **si riconosce che i parcheggi ci sono** anche alla luce dei dati forniti al riguardo (vedi mappa parcheggi circostanti CS qui sotto), viene chiesto alla politica di individuare interventi che favoriscano questo cambiamento culturale, e quindi dar vita al progetto dell’Agorà della cultura. Sono emersi anche micro-temi, come i parcheggi turistici o le convenzioni che potrebbero esserci, per i parcheggi, tra uffici e attività commerciali (anche in altri casi oltre al parcheggio di Corso Italia), sino alla proposta di attivare cartelli “intelligenti” connessi con le colonnine per il pagamento (nel caso di Piazza Carducci o di altri parcheggi a pagamento) che segnalino i posti auto disponibili e diano indicazioni sui parcheggi alternativi più prossimi, per evitare che le auto girino a lungo alla ricerca di un parcheggio.



Tavolo 2. Individuazione di spazi carico e scarico merci a servizio del centro storico e regolamentazioni

Durante l'attività del tavolo è emersa la problematica del possibile limite di accesso ai veicoli, che comporterebbe **difficoltà per le persone anziane e con ridotta mobilità**.

Il tema del **carico e scarico** è stato affrontato partendo dalla riflessione svolta dai tecnici del comitato promotore che hanno prodotto una mappa cartografica con l'individuazione di possibili spazi dedicati al solo carico e scarico (vedi sotto). Tale operazione consentirebbe una maggiore semplicità per i fornitori e le attività che necessitano del servizio di consegna merci riducendo i tempi impiegati e le distanze percorse. Infatti, tra gli spazi individuati ve ne sono alcuni (perimetrali al centro storico e su vie di maggiore portata) dedicati ai mezzi pesanti e altri (più interni e su vie più strette e di difficile percorribilità) dedicati a mezzi più piccoli e leggeri. In entrambi i casi però si dovrebbero porre delle limitazioni agli orari di entrata ed ipotizzare limitate eccezioni di orario per veicoli elettrici leggeri. Gli stessi spazi carico e scarico possono essere utilizzati anche dalle auto private per lo stesso scopo in orari non riservati alle merci. È stata espressa la necessità di **inasprire i controlli** sul corretto uso degli spazi oggi adibiti a carico e scarico spesso occupati da auto private.



È stato discusso il tema dell'accesso al centro storico per chi fa degli acquisti, perché ci sono alcuni **esercizi commerciali** che vendono prodotti di difficile trasportabilità per dimensioni e peso (es. mobili, casse di vino). Tale merce è difficile da trasportare fuori dal centro storico senza l'ausilio di un mezzo idoneo, come soluzione è perciò stato proposto un **permesso temporaneo** (ad esempio applicato a Bologna, per il carico e scarico da parte dei non residenti in ZTL) che funziona così: il commerciante tiene nota della targa dell'auto del suo cliente che in poco tempo entra ed esce dalla zona a traffico limitato per caricare la merce appena acquistata. Il commerciante, in seguito, provvederà entro un limite di tempo stabilito a comunicare i dati agli uffici della PL (anche tramite registrazione della targa via SMS) in modo tale che il compratore non riceva alcuna sanzione. Si pensa a limitare la possibilità dell'utilizzo di tale strumento in modo tale che non se ne abusi.



Tavolo 3. ZTL: controllo, regolamentazione e riqualificazione accessi al centro storico

La riflessione è partita da un'analisi da una delle linee di indirizzo della proposta di progetto di Scelta Partecipata che riguarda l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato permanente in centro storico. Zona controllata da varchi posti all'incrocio di Via Portello Centro-Piscina e all'inizio di Via Muratori e segnalata da cartelli luminosi. Rispetto alla ZTL, il tavolo si trova d'accordo sulla possibilità di attivare degli accessi in corrispondenza delle aree segnalate sulla mappa, ma precisando che è necessario attivare una **forma di controllo attraverso telecamere**, perché altrimenti la ZTL non viene rispettata.

Per quanto riguarda i **tempi di attuazione**, viene proposto un inizio graduale, per non sfavorire subito i commercianti, per potersi abituare al cambiamento.

All'interno di una discussione sui **parcheggi per i residenti** (secondo il tavolo il solo orario notturno nel parcheggio Carducci non sarebbe sufficiente e quindi bisognerebbe pensare a delle alternative) è emersa la problematica relativa ai **soggetti con ridotta mobilità** ai quali si pensa debbano essere riservati diversi posti auto in Piazza Carducci (tema affrontato nel tavolo 1). Allo stesso tempo devono essere concessi **permessi**, al di là di quelli per recarsi nei propri garage o posti auto privati, ingressi temporanei (ad es. 30 min.) ai residenti che si recano alla loro abitazione per caricare o scaricare.

È stato affrontato anche il tema del **carico e scarico merci** in molte zone passano mezzi molto grandi, in una ZTL andrebbe ben disciplinato questo aspetto, ad esempio in via Bonesi che è considerata effettivamente molto stretta (tema affrontato al tavolo 2); andrebbe anche ripensata la **pavimentazione** di alcune strade del centro per favorire una mobilità lenta (tema affrontato al tavolo 4).

Per quanto riguarda gli **accessi al centro**, si è parlato della necessità di riqualificazione di **Via del Portello**, dove sarebbe necessaria un'inversione del senso di marcia per facilitare il parcheggio di coloro che accedono ai complessi residenziali recenti e in corso di costruzione nella zona di Via dei Gelsi e anche di coloro che accedono alle strutture sportive del Centro Nuoto, all'ostello e al percorso natura e in ultimo al Centro Storico. Questo permetterebbe di eliminare un inutile flusso di traffico che passa per il centro città. Tale intervento deve essere accompagnato da una rivisitazione dell'incrocio di Via Portello Centro-Piscina con la realizzazione di una rotonda (con rimozione/spostamento più a valle verso i parcheggi della piscina del WC pubblico) che permetterebbe a chi non può entrare in ZTL di tornare indietro, a chi utilizza lo spazio carico e scarico di tornare sulla rotonda delle Scuole Barozzi. Bisognerebbe anche valorizzare il parcheggio sotto al Castello, anche in questo caso si pone un tema di **sicurezza** (approfondimento al tavolo 1).



Per non penalizzare i commercianti con una nuova ZTL, si propone di riservare in Corso Italia e in Piazza Carducci la possibilità di un **parcheggio per 30 minuti**, per chi deve solo fare delle commissioni.

Si sottolinea che nel caso venga attivata una nuova ZTL, andrebbero **considerate le possibili ricadute sulla viabilità delle strade in cui tenderebbe a spostarsi il traffico** e la ricerca di parcheggio.

Tavolo 4. Come favorire la mobilità pedonale e ciclabile in sicurezza in centro storico

Sono emerse alcune criticità abbastanza condivise dal tavolo. In primis, per le biciclette, si sottolinea come non ci siano piste ciclabili che permettano davvero di muoversi in sicurezza in modo

continuativo, perché **non costituiscono un vero percorso ma sono presenti a tratti**, in modo molto frazionato. E questo vale anche per l'accesso al centro storico.

Nel centro storico, inoltre, le strade hanno una pavimentazione con acciottolato che rende difficoltosa la percorribilità alle biciclette. Sulle stesse vie circolano anche le auto costringendo così i ciclisti ad andare sotto al portico, creando problemi a chi si muove come pedone. A questo proposito si pensa che un chiarimento e un aggiornamento delle norme sulla circolazione dei pedoni e dei ciclisti sia necessaria.

Dalla sottolineatura della condizione delle **rastrelliere** che sono poche, malridotte e in punti non strategici, è emersa la necessità di creare un sistema organizzato e sicuro di rastrelliere sparse per la città che certamente incentiverebbe l'utilizzo della bicicletta per recarsi nel centro storico (tema trattato anche nella terza serata tavolo 1).



Sono stati analizzati gli accessi dal centro, per capire cosa si potrebbe fare, ed è stata introdotta qualche possibile soluzione, ad esempio **aggiungere accessi ciclabili verso il centro storico** (es. accesso da via Portello, dalla Rocca, accesso in Via Soli e in Via Barozzi) accompagnata dalla creazione di piste ciclabili che non si interrompono in prossimità del centro, ma che si articolano in esso e lo attraversano. Si è quindi trattato il tema dell'introduzione di pavimentazioni adeguate al transito in strada e non sotto i portici dei ciclisti. Tali interventi porterebbero ad un alleggerimento dei problemi di traffico e di parcheggio, se il centro fosse pedonalizzato ci sarebbe maggiore sicurezza per le bici e i pedoni.

Si è parlato del rafforzare e mettere in sicurezza gli accessi al centro storico, mettendo in evidenza i parcheggi che ci sono al di fuori; anche qui si rileva che si tratta di un discorso di **educazione, segnalazione e sperimentazione**, perché alcuni cambiamenti comunque non possono essere fatti dall'oggi al domani.

Altre cose sono uscite riguardo al **turismo**, come la possibilità di aggiungere bici elettriche a noleggio, o percorsi pedonali che costeggiano le mura.





Gradimento dell'attività

Al termine dell'attività sono state raccolte 18 schede anonime compilate dai partecipanti. I giudizi espressi sono decisamente positivi su tutti gli aspetti indagati. Si riporta in sintesi il valore medio di gradimento, su una scala che va da 1 a 5:

- 1) Il laboratorio di oggi è stato utile per conoscere meglio l'argomento? **4,45/5**
- 2) Come giudichi l'esperienza del laboratorio partecipato? **4,3/5**
- 3) Ritieni importante poter partecipare alle scelte della tua comunità? **4,5/5**
- 4) Puoi lasciarci un suggerimento o le tue osservazioni sul laboratorio?
 - *Ottima esperienza da ripetere più spesso*
 - *Pubblicare le conclusioni di ogni incontro prima dell'incontro successivo*
 - *Dopo le buone proposte i fatti*
 - *Prendere sul serio queste consultazioni*