



Comune di Vignola



VIGNOLA
VA VELOCE

VIGNOLA VA VELOCE

REPORT

PRIMA FASE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

Inizio sperimentazione Zone 30 e
Strade Scolastiche.

3 e 4 ottobre 2023

Realizzato da



1 Premessa metodologica

Il progetto “Vignola Va Veloce” prevede la realizzazione di due diverse tipologie di sperimentazioni che insistono sul territorio comunale: Strade scolastiche¹ e Zone 30².

Relativamente alle zone 30 due sono le aree in cui verrà svolto - dal 9 ottobre al 3 dicembre - un primo test che vedrà il costante coinvolgimento dei cittadini:

L’Area A: (zona di Via Resistenza) che interessa le seguenti vie:

Via Caselline, Via Alcide de Gasperi, Via Resistenza, Via della Pace, Via Montanara, Via Caio Claudio, Via A. Grandi, Via Cesare Plessi, Via Giuseppe di Vittorio, Via S. Francesco, Via Andrea Costa, Via Podgora, Via Giacomo Matteotti, Via L. Gazzotti, Via Giuseppe Verdi, Via M. D’Azeglio, Via dell’Oratorio, Via R. Prati, Via Luigi Einaudi, Via Caio Claudio, Via Giulio Cesare, Via Costantino il Grande, Via Bruno Buozzi, Via Massarenti, Via C. Prampolini, Via Fratelli Rosselli, Via Labriola, Via Varagnolo, Via Gregorio Agnini, Via Nasi, Via R. Volpi, Via F. Garavini, Via Raimondi, Via Renzo Boni, Via Aldo Azzani, Via Fratelli Cervi.

Il limite massimo di velocità di 30 km orari non si applica alle seguenti vie che in parte delimitano l’Area A: Via Circonvallazione, Viale Vittorio Veneto, Via Nino Tavoni, Via per Sassuolo.



L’Area B (per la zona di Brodano) che interessa le seguenti vie:

Via Natale Bruni, Via Enrico Fermi, Via A. Parini, Via Boccaccio, Via Torquato Tasso, Via G. Gozzano, Via Ippolito Nievo, Via G. Parini, Via Alessandro Manzoni, Via G. Pascoli, Via Giacomo Leopardi, Via Dante

¹ zona urbana in prossimità di una scuola in cui viene bloccato temporaneamente il traffico degli autoveicoli.

² area nella quale il limite massimo di velocità è abbassato a 30 km/h, rispetto ai 50 km/h previsti dal Codice della Strada.

Alighieri, Via Ugo Foscolo, Via F. Petrarca, Via L. Ariosto, Via Carlo Porta, Via Giovanni Verga, Via L. Pirandello.

Il limite massimo di velocità di 30 km orari non si applica alle seguenti vie che in parte delimitano l'Area B: Via Modenese, Via Per Spilamberto.



In entrambe le aree oggetto della sperimentazione è stata avviata una fase di confronto con i cittadini e tutti i portatori d'interesse territoriali.

La prima fase – le cui risultanze sono oggetto del presente documento - è finalizzata a condividere (prima dell'inizio della fase di test) le modalità di svolgimento della sperimentazione e a raccogliere osservazioni e spunti di miglioramento utili allo svolgimento del progetto. In particolare sono stati organizzati due workshop che si sono caratterizzati per la medesima struttura, uno per ciascuna area oggetto della sperimentazione.

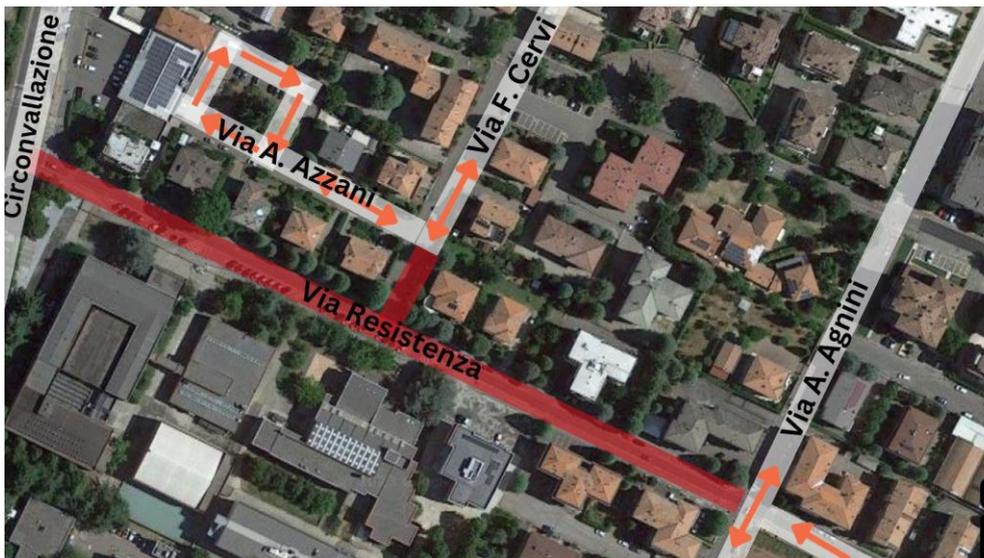
La seconda fase del processo partecipativo si articolerà, come la fase precedente, mediante l'organizzazione e la gestione di due workshop (uno per ciascuna area test) che si focalizzeranno sulla raccolta e la condivisione degli esiti della sperimentazione.

Relativamente alle **Strade scolastiche** due sono le vie (che si trovano all'interno dell'Area A, individuata per sperimentazione della Zona 30) in cui verrà svolto - dal **6 novembre al 22 dicembre** - un primo test: **Via Giuseppe di Vittorio e Via Resistenza**.

Durante questo periodo parte di **Via Giuseppe di Vittorio** verrà temporaneamente chiusa al traffico motorizzato (fatta eccezione per gli autobus scolastici e i mezzi per i disabili) negli orari di ingresso ed uscita da scuola. Nello specifico **dalle 07:45 alle 08:15 e dalle 13:45 alle 14:15**.



La chiusura temporanea di parte di **Via Resistenza** verrà effettuata invece solo al momento dell'ingresso a scuola. Nello specifico **dalle 07:45 alle 08:15**.



Durante tutto il percorso sarà attivo un indirizzo email dedicato al quale potersi rivolgere, anche in caso di osservazioni puntuali emerse durante la fase test: partecipazione@comune.vignola.mo.it

1 Risultati Workshop 1- Area A (3 Ottobre 2023)

Destinatari

Cittadini e portatori d'interesse dell'Area A (zona di Via Resistenza) in cui verrà realizzata la sperimentazione.

Metodologia

Ai partecipanti attraverso 2 “domande guida” ogni partecipante ha potuto esprimere la propria opinione, relativamente:

1. All'opportunità che Vignola diventi città 30 ;
2. A come poter migliorare la sperimentazione ;

Essendo l'area anche oggetto della sperimentazione di una strada scolastica (Via Resistenza e Via di Vittorio), durante l'incontro sono state raccolte osservazioni e spunti di miglioramento riguardanti questo ambito.

1. **Sarebbe opportuno che Vignola diventasse città 30 ?**

<p>NO, Perché</p> <p><i>(altri partecipanti hanno espresso la loro contrarietà senza motivarla)</i></p>	<p>SI, Perché</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non ha valore per l'inquinamento. ▪ Crea disagi per parcheggiare. ▪ Fa cassa. ▪ Non ci sono mezzi pubblici. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Per la sicurezza dei pedoni. ▪ Per la salute.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Difficile da controllare ▪ Non diminuisce l'inquinamento ▪ Aumenta il tempo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì sono d'accordo, l'unico dubbio è sui controlli.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non ci sono i presupposti affinché Vignola diventi Città 30 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì tuttavia ho dubbi seri sull'effettiva realizzazione del progetto: come convincere tutti quelli che sfrecciano a rallentare? C'è molta indisciplina.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Serve a fare cassa. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teoricamente sì, ma non ho dati sufficienti per capire se è necessario e utile.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ho letto studi che affermano che l'inquinamento non diminuisce passando da 50 a 30 km/h. ▪ È soprattutto una misura per fare contravvenzioni. ▪ Sarebbe più giusto far rispettare i 50 km/h e basta. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ben venga! Non vedo l'ora. Ma come farla rispettare? Il problema è che le persone non si comportano civilmente. ▪ Per il bene dei nostri ragazzi e per il futuro.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assolutamente no, non riduce l'inquinamento anzi lo aumenta. ▪ Aumenta lo stress. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì, i 30km/h si riducono: la possibilità di incidenti gravi, i costi sociali e le problematiche di vivibilità urbana. ▪ I 30km/h non vanno visti come limite, ma come opportunità per tutti gli utenti della strada nell'ottica di sicurezza.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ No perché non riduce l'inquinamento: velocità minore, più tempo per spostarsi e più tempo per inquinare. ▪ Aumento del traffico. ▪ Aumento dei ritardi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì, perché si starebbe meglio.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ No, si dovrebbero prima usare le infrastrutture già esistenti per i pedoni, per esempio il passaggio pedonale sotterraneo in corrispondenza della Circonvallazione. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vanno bene i 30 per Vignola.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ No, perchè potrebbe causare molti rallentamenti. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Per la sicurezza di pedoni e ciclisti. ▪ Puoi calibrare il tempo in modo migliore. ▪ Però è necessario fare controlli.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prima di parlare di zone 30 è necessario mettere più strisce pedonali : dove finisce la circonvallazione non si riesce ad attraversare la strada 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Secondo me sì ci sono tantissimi vantaggi, il mio dubbio è solo sui controlli, non so se saranno sufficienti. Da qualche parte però bisogna partire.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sono d'accordo, il mio dubbio è solo come far rispettare il limite di velocità. Probabilmente sarebbe opportuno collocare dei dissuasori.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ok per la sperimentazione che chiarirà la fattibilità che Vignola diventi Città 30.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certamente sarebbe opportuno che Vignola diventasse Città 30. È importante salvaguardare la salute dei cittadini sotto vari punti di vista.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì, troppe auto intasano la città.

	<ul style="list-style-type: none">▪ Numerose arterie sono ormai insicure per gli utenti deboli della strada.▪ Sarà utile ripensare più in generale alla fruizione della città.
	<ul style="list-style-type: none">▪ Aumenta la sicurezza.▪ Si riduce l'inquinamento acustico.
	<ul style="list-style-type: none">▪ Sono assolutamente d'accordo.

2.

Come si può migliorare la sperimentazione ?

- Deve essere controllata la velocità.
- Via Azzani molto intasata, con la strada scolastica potrebbe aumentare questa situazione di “pressione” sull’area. Eventuale eliminazione del parcheggio su entrambi i lati della carreggiata per migliorare il transito?
- Strada scolastica in Via Resistenza: il problema è soprattutto all’uscita (orari d’uscita non troppo scaglionati), forse potrebbe essere pensata una chiusura anche in quel caso.
- Scorporare la concentrazione di studenti su Via Resistenza (creando eventualmente una seconda scuola media).
- Monitorare le vie laterali alla strada scolastica per evitare che ci sia un aumento di traffico su di esse.
- Parcheggio del Levi poco utilizzato, può esserne migliorata l’efficienza (docenti e personale non docente dovrebbero utilizzarlo invece di occupare i parcheggi lungo la via)?

2 Risultati Workshop 2- Area B (4 Ottobre 2023)

Destinatari

Cittadini e portatori d'interesse dell'Area B (zona Brodano) in cui verrà realizzata la sperimentazione.

Metodologia

Ai partecipanti attraverso 2 “domande guida” ogni partecipante ha potuto esprimere la propria opinione, relativamente:

3. All'opportunità che Vignola diventi città 30 ;
4. A come poter migliorare la sperimentazione ;

Sarebbe opportuno che Vignola diventasse città 30 ?

NO, Perché	SI, Perché
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sono contrario ai 30 Km/h ▪ Meglio lasciare i 50 Km/h e sanzioni più severe ▪ Il problema sono i controlli che sono carenti ▪ Sono contrario ai dossi perché rompono le auto 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI:maggiore sicurezza migliora la viabilità
<ul style="list-style-type: none"> ▪ No, per mancanza di un trasporto pubblico adeguato 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI per la sperimentazione purché ci siano controlli
<ul style="list-style-type: none"> ▪ No, perché Vignola non è in Germania ed è difficile anche culturalmente arrivare a quello che l'intervento si pone 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, purché non venga modificata la velocità sul alcune importanti strade (es. via Modense e Via per Spilamberto) ▪ Ho forti dubbi che la misura riduca l'inquinamento atmosferico
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favorevole a far rispettare realmente i 50 Km/h 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI per la sicurezza delle persone ▪ SI per ridurre l'inquinamento ▪ SI per promuovere la mobilità dolce ▪ SI per incentivare l'uso della bicicletta e delle ciclabili
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non credo che la misura riduca l'inquinamento: la velocità più bassa aumenta il tempo di percorrenza delle auto e quindi l'inquinamento 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, condivido tutte le motivazioni che stanno alla base della sperimentazione
<ul style="list-style-type: none"> ▪ No, perché Vignola non è Bologna o Parigi ▪ La misura rischia di aumentare la disattenzione di chi guida l'auto ▪ Sono necessari maggiori controlli e questo è difficile da garantire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, condivido tutte le motivazioni che stanno alla base della sperimentazione
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non capisco le ragioni del progetto: le zone scelte si caratterizzano per strade brevi dove difficilmente si raggiungono alte velocità 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, condivido tutte le motivazioni che stanno alla base della sperimentazione

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senza un trasporto pubblico adeguato il progetto non arriverà ad alcun risultato 	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, al termine della sperimentazione è necessario coinvolgere le famiglie delle aree interessate con un questionario utile a capire la fattibilità dell'intervento
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, dato che è una misura che aumenta la sicurezza dei pedoni: ho rischiato due volte di essere investita in via per Spilamberto.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, però sono necessari maggiori e reali controlli ▪ Sarebbe importante che via Ugo Foscolo diventi a senso unico
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI perché vorrei essere tranquillo quando i miei figli escono a piedi o in bici ▪ SI perché si riduce il rumore della macchine ▪ Si perché le persone si riappropriano dello spazio urbano
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, ma solo nelle strade prettamente residenziali
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, condivido tutte le motivazioni che stanno alla base della sperimentazione
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI, ma sono necessari più controlli: abito in via Ugo Foscolo e gli automobilisti percorrono questa via a velocità assurde
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SI perché la città sia più vivibile e sicura sia per bambini che per adulti ▪ necessari più controlli per fare rispettare i limiti
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si, ma è necessario che alcune strade della zona di Brodano diventino a senso unico

	<ul style="list-style-type: none">▪ SI, ma sono necessari più controlli (ad esempio in via Bruni)▪
INDECISI	
<ul style="list-style-type: none">▪ Sono indecisa, fondamentali sono gli esiti della sperimentazione▪ Non sono in grado di rispondere, forse a dicembre avrò una idea più chiara▪ Non lo so devo capire meglio▪ Forse va bene che Vignola diventi città 30: vediamo gli esiti della sperimentazione però	

Come si può migliorare la sperimentazione ?

- Necessario avere degli strumenti per valutare l'andamento.
- Via Ugo Foscolo, Via Manzoni usate come "scarico" di Via per Spilamberto. Forse la conversione di alcune di queste vie in sensi unici potrebbe aiutare ad evitarne l'uso.
- Necessario un piano della mobilità integrata (il limite dei 30 km/h è utile, ma in un contesto come l'uscita del Levi sarebbe necessarie altre misure → es. area pedonale completa).
- Strade scolastiche: miglior uso dello spazio dietro gli edifici scolastici di Via Resistenza per migliorare/agevolare il passaggio tra i diversi istituti che si trovano su quella via.
- I parcheggi interni delle scuole dovrebbero essere maggiormente usati dal corpo docenti e non, in modo da lasciare liberi i parcheggi pubblici situati sulle vie laterali.
- Via Gandhi: sorpassi tra le due rotatorie, nonostante i 30 km/h.
- La zona scelta a Brodano è formata da strade molto brevi in cui la velocità sarebbe comunque ridotta.
- Creazione di un questionario (specialmente per chi vive all'interno delle zone test) per valutare l'andamento della sperimentazione.
- Prima di creare Città 30 bisognerebbe garantire altre misure: asfalto non adeguato (Via Ariosto), assenza di marciapiedi e strade in cui non vi è spazio per creare eventuali infrastrutture ciclabili.
- La continuità delle infrastrutture ciclopedonali devono essere garantite.
- Distinguere la zona residenziale (in cui la città 30 avrebbe senso) tra le zone in cui è necessario muoversi più velocemente.
- Eventuale diversificazione di entrata e uscita (per uffici e scuole) per decongestionare le strade.
- Via per Spilamberto all'altezza di Naturasì manca attraversamento pedonale.
- Bisognerebbe avere un cambio culturale più che un cambio di velocità.
- Prima è necessario incentivare i mezzi pubblici.
- Via per Spilamberto (altezza Lidl) troppo pericoloso per chi si sposta in bicicletta e a piedi.
- Via Natale Bruni (alla farmacia) a semaforo verde le velocità sono molto elevate.

- Via Ugo Foscolo e Via Manzoni vengono utilizzate per evitare il semaforo di Via Natale Bruni.
- Necessario fare più controlli.
- L'attraversamento pedonale (della farmacia di Brodano) di fronte ad Andreoli è poco sicuro.
- Aumento di sensi unici a Brodano (es. Via Ugo Foscolo, Via Manzoni)
- Via per Spilamberto dovrebbe essere ai 30 km/h
- Miglioramento delle piste ciclabili già esistenti (per es. Via per Spilamberto asfalto danneggiato, Via Barella erba e lavanda stanno restringendo la ciclabile).