



Comune di Vignola



VIGNOLA VA VELOCE

REPORT

SECONDA FASE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

Fine sperimentazione Zone 30 e
Strade Scolastiche.

5 e 6 dicembre 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 è stato svolto - dal 9 ottobre al 3 dicembre - un primo test.

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 è stata 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 – le cui risultanze sono oggetto del presente documento -si è articolata, come la fase precedente, mediante l'organizzazione e la gestione di due workshop (uno per ciascuna area test) che si sono focalizzati sulla raccolta e la condivisione degli esiti della sperimentazione.

1 Risultati Workshop 1- Area A (5 Dicembre 2023)

Destinatari

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

Metodologia

Attraverso 2 “domande guida” ogni partecipante ha potuto esprimere la propria opinione. In particolare è stato richiesto, in prima battuta, di esprimersi , in termini di punti di forza e punti di debolezza, sulla sperimentazione condotta nella zona di Via Resistenza.

Successivamente è stato chiesto di indicare quali interventi (anche strutturali) potrebbero essere realizzati per arrivare a Vignola città 30.

Qual è il bilancio della sperimentazione?

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> ● La capacità di adattamento delle persone alle nuove prescrizioni 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sicurezza ? ● Meno inquinamento ? ● Meno auto ?
<ul style="list-style-type: none"> ● Aver affrontato il problema in modo pratico 	<ul style="list-style-type: none"> ● Non tutti rispettano il limite ● Sempre tanto traffico
<ul style="list-style-type: none"> ● Presa di coscienza del problema della sicurezza ● Risposta dei gruppi di cittadini che avevano sollevato il problema ● Uscita dal mugugno 	<ul style="list-style-type: none"> ● E' necessario un cambio culturale, che richiede molto tempo
<ul style="list-style-type: none"> ● Ripensamento dell'utilizzo dell'automobile ● Incentivo alla mobilità alternativa ● Minore impatto ambientale ● Maggiore sicurezza stradale 	<ul style="list-style-type: none"> ● Non ho notato alcun cambiamento
<ul style="list-style-type: none"> ● Minori incidenti ● Più sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> ● Risultati scarsi, alcun cambiamento
<ul style="list-style-type: none"> ● Il tentativo dell'amministrazione di aver affrontato il problema: Insistere !!! 	<ul style="list-style-type: none"> ● Segnaletica non sufficiente ● In molte strade il limite di velocità non viene rispettato
<ul style="list-style-type: none"> ● Maggiore rispetto degli spazi urbani e delle persone che si muovono non utilizzando l'auto 	<ul style="list-style-type: none"> ● Cartelli non molto evidenti ● Non mi sono accorta del cambiamento
	<ul style="list-style-type: none"> ● La sperimentazione è stata troppo corta

Quali interventi (anche strutturali) potrebbero essere realizzati per arrivare a Vignola città 30?

- Cartellonistica deve essere più evidente
- Rialzamento prima di attraversamenti pedonali (per es. tra le due rotonde di Via Barella e Via Caselline)
- Privilegiare la mobilità ciclabile e pedonale anche “a discapito” di chi si muove in automobile (restringimento delle carreggiate, redistribuzione dello spazio)
- Cercare di aumentare il numero di vie a senso unico riuscendo ad allargare in questo modo gli spazi per pedoni e biciclette
- Non si può però pensare di riversare tutte le energie per aumentare spazi pedonali e ciclabili quando le esigenze dei Vignolesi sono spostarsi per tragitti più lunghi (lavoro non vicino al centro, accompagnare figli a scuola). Non si può trasformare tutta la città con il limite 30km/h perché altrimenti si blocca Vignola.
- Regularizzare in maniera diversa l’inizio delle attività lavorative per non stressare la città in determinati momenti della giornata.
- è necessario creare un polo scolastico che non sia “incastrato” perché comunque molti genitori portano i figli a scuola (perché TPL non sufficiente)
- Incroci rialzati e restringimento della carreggiata (riuscendo in alcuni casi anche ad ampliare dei marciapiedi o ciclabili), creazione di parcheggi alternati in modo da rallentare il traffico motorizzato. Segnaletica orizzontale: da inserire, completando la cartellonistica che è già stata posta.
- Mostrare dei dati per capire quali eventuali cambiamenti possono avvenire (rifare le rilevazioni tra qualche mese per capire se ci sono altri risultati/dei miglioramenti)

2 Risultati Workshop 2- Area B (6 Dicembre)

Destinatari

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

Metodologia

Attraverso 2 “domande guida” ogni partecipante ha potuto esprimere la propria opinione. In particolare è stato richiesto, in prima battuta, di esprimersi , in termini di punti di forza e punti di debolezza, sulla sperimentazione condotta a Brodano.

Successivamente è stato chiesto di indicare quali interventi (anche strutturali) potrebbero essere realizzati per arrivare a Vignola città 30.

1. **Qual è il bilancio della sperimentazione?**

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rispetto dei limiti di velocità 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segnaletica non adeguata
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maggiore Sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segnaletica non adeguata
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un passo importante verso la mobilità sostenibile e un modo per vivere il quartiere più bello e a dimensione d'uomo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segnaletica poco visibile ▪ Molti utenti non rispettano il limite
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento del senso civico dei cittadini soprattutto dei residenti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mancanza di controlli ▪ Cittadini non rispettosi dei limiti di velocità
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Che sia stata fatta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poca ricezione da parte dei vigolesi non residenti nelle due aree test
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nessun cambiamento percepito 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mancanza di dati per capire le differenze di velocità tra prima e durante la sperimentazione
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maggiore sicurezza per pedoni e biciclette 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Area troppo ampia, sarebbe stato opportuno individuare aree più piccole e vicino alle scuole ▪ Mi è sembrata una iniziativa puramente politica e di immagine
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il rispetto del limite di velocità da parte dei residenti 	

Quali interventi (anche strutturali) potrebbero essere realizzati per arrivare a Vignola città 30?

- Ciclabili più curate (Via per Spilamberto) e i passaggi pedonali e anche più sicuri
- Segnaletica orizzontale da implementare
- Rifare attraversamenti pedonali e migliorare/allargare i marciapiedi anche a costo di restringere la carreggiata per le auto
- Dossi da implementare
- Concentrarsi sulla manutenzione delle piste ciclabili
- Creare dei sensi unici alternati per rallentare le auto
- Passaggio pedonale davanti alla farmacia di Brodano deve essere rivisto (non illuminato, non sicuro). In generale molti passaggi pedonali che non sono particolarmente sicuri (svolta a destra con il verde anche per i pedoni)
- Via Vignolese creazione di un attraversamento a chiamata