

**CONCORSO DI PROGETTAZIONE PER  
LA RIGENERAZIONE URBANA  
DELL'AREA CENTRALE DELLA CITTÀ  
DI VIGNOLA - FASE II**

**RELAZIONE GENERALE**



## **INDICE**

- 1. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA IN RIFERIMENTO ALLA VISIONE DI SVILUPPO, AGLI INDIRIZZI STRATEGICI ED ALLE AZIONI INDIVIDUATE**
  - 1.1 INQUADRAMENTO E ANALI DELLO STATO DI FATTO
  - 1.2 VISIONE
  - 1.3 AZIONI STRATEGICHE DI INTERVENTO
  - 1.4 IL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS
  - 1.5 MASTERPLAN
- 2. VALUTAZIONI DELLA SOSTENIBILITÀ TECNICO-ECONOMICO-AMBIENTALE**
- 3. MANUTENZIONE**
- 4. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE**

## 1. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA IN RIFERIMENTO ALLA VISIONE DI SVILUPPO, AGLI INDIRIZZI STRATEGICI ED ALLE AZIONI INDIVIDUATE

### 1.1 INQUADRAMENTO E ANALISI DELLO STATO DI FATTO

La città di Vignola, tra il fiume Panaro e le colline modenesi, si colloca in un contesto paesaggistico di grande pregio, immersa tra le coltivazioni autoctone di ciliegeti. Le altre coltivazioni tipiche del paesaggio sono rappresentate dai vigneti, da cui il termine latino “vineola”.

L'impossibilità, data la geologia del territorio, di espandersi in modo regolare ha visto il nuovo centro svilupparsi dagli anni '60 secondo la direttrice nord-ovest, ponendo in questo modo la Rocca, il simbolo per eccellenza della città, in posizione decentrata verso est.

La ricostruzione nel dopoguerra è avvenuta sull'idea di una città che basava i propri profitti sul commercio e sulla trasformazione della frutta nei vari prodotti finiti: gli spazi di dialogo, scambio e commercio sono quindi punti vitali del centro storico e si trovano strettamente connessi alla presenza dei **portici**. Tuttavia, soprattutto all'interno delle mura storiche risulta difficile mantenere o attirare attività ed esercizi commerciali: si parla del fenomeno di delocalizzazione.



Riproduzione di Vignola all'inizio dell'età moderna

Analizzando il materiale cartografico e le riproduzioni d'epoca, su può notare come, nei secoli precedenti, lo spazio pubblico fosse caratterizzato da un sistema fluido di piazze pedonali che rappresentavano dei vuoti urbani all'interno del tessuto denso medioevale.

Lo sviluppo urbanistico di Vignola, nel periodo tra le due guerre mondiali, ma soprattutto nel secondo dopoguerra, ha portato ad un “centro urbano allargato”. Oltre al “centro storico”, si parla oggi di “centro fuori le mura” (Corso Italia, viale Mazzini, viale Trento Trieste, ecc.). Questo centro urbano allargato, contiene oggi larga parte delle funzioni attrattive: dal municipio alla chiesa parrocchiale, ad una parte consistente di esercizi commerciali, la biblioteca ed altro ancora.

La rigenerazione urbana dell'area centrale della città di Vignola rappresenta quindi un'occasione per rafforzare il sistema delle piazze pedonali del centro storico, per consolidare il sistema della mobilità dolce e per favorire un nuovo sviluppo commerciale sostenibile e locale; riconfigurando relazioni urbane perdute, immaginando nuove connessioni e aperture tra centro storico ed il tessuto urbano circostante più prossimo, qualificandone il sistema degli accessi. Significa trasformare uno 'spazio da attraversare' in un '**luogo accentratore**', **denso di attività e di vitalità urbana**.

Il progetto non intende limitarsi a mostrare i punti di forza di Vignola ma intende far attraversare e vivere i luoghi in modo **consapevole e sostenibile**, in linea con gli obiettivi futuri che le nostre città si troveranno irrimediabilmente a prendere in considerazione.

## 1.2 VISIONE

Per sfruttare e valorizzare le potenzialità di questa città, legata sia alla **vocazione turistica** che allo **sviluppo socioeconomico**, lo scenario proposto mira ad una trasformazione della mobilità urbana nell'ottica di incrementare la qualità della vita, della sostenibilità socio-economica ed ambientale, andando a:

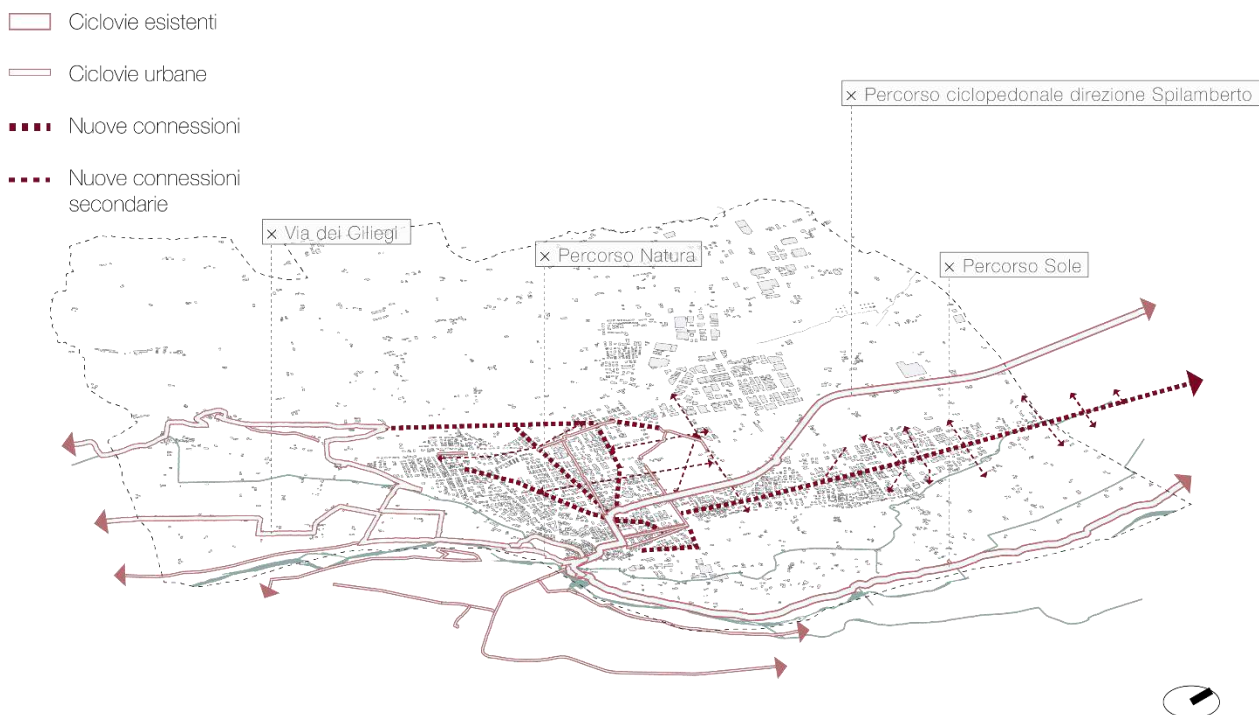
- confermare la limitazione di traffico veicolare dal centro storico prevedendo parcheggi scambiatori nei punti di accesso della città;
- costruire una rete di percorsi ciclopedonali per la mobilità urbana e extra urbana (in connessione con le reti esistenti);
- rigenerare e valorizzare, mettendo a sistema, gli spazi liberati dal traffico veicolare all'interno della città per rendere attrattivo e funzionale il centro storico.

L'intervento propone di definire e comunicare una **nuova immagine per la città**: Vignola come modello di mobilità dolce, un luogo in cui il pedone e il ciclista possono riconquistare lo spazio che nel corso del tempo hanno perso in favore del traffico veicolare, che viene invece disincentivato. Vi è, perciò, la necessità di pensare ad un **sistema continuo e protetto**, che si propone di affrontare le nuove sfide previste per la città del futuro: ecologia, connettività, qualità della vita, sostenibilità.

Tale sistema viene ragionato sia a scala locale che sovracomunale attraverso la **messa in rete dei nuovi percorsi ciclopedonali con quelli esistenti**. Il progetto individua alcune aree particolarmente sensibili e ricettive per localizzazione e per ambientazione, che vengono rifunzionalizzate e valorizzate. Tali aree vengono collegate da una rete di percorsi pedonali e ciclabili che contribuiscono a rendere funzionale e attrattivo il centro storico e la sua espansione, oltre a favorire la **transizione verde dell'economia locale**. Il progetto prevede quindi la creazione di un **continuum di percorsi** ciclopedonali che si allacciano alla rete di mobilità lenta già presente, che va dal centro cittadino e si estende fino a raggiungere le due grandi arterie esistenti della linea Vignola - Modena e del Percorso Natura - Percorso Sole, garantendo la massima fruibilità e permeabilità da e verso la città di Vignola in maniera agile e sicura. Il sistema di mobilità dolce è un **sistema stratificato** di mobilità ciclopedonale, capace di mettere

in rete dunque, fisicamente e virtualmente, tutti i luoghi pubblici e gli elementi attrattivi del territorio, definendo nuove opportunità e occasioni per uno sviluppo urbano sostenibile, dal punto di vista spaziale, ambientale, economico e sociale. L'intenzione del progetto è quella di fornire spazi semplici ma fortemente connotati, che si confrontino con il contesto per cercare di esaltarne le **potenzialità**. Gli spazi pubblici, una volta interconnessi fra loro, accolgono un **mix di funzioni** che, combinandosi, danno vita a **luoghi per la socialità**. Favorire la mobilità dolce nella quotidianità delle persone significa anche porre l'attenzione sulla salute della popolazione e sui comportamenti che queste attuano per il loro benessere psico-fisico. Se alla mobilità lenta è poi associato anche lo sviluppo del verde all'interno della città significa prevenire malattie legate alla sedentarietà, all'inquinamento e al poco esercizio fisico.

Questi percorsi inoltre si propongono di valorizzare la **vocazione commerciale, della tradizione alimentare**, della commercializzazione e trasformazione di prodotti agricoli, con l'intercettazione di spazi e luoghi per la **promozione, l'innovazione, di relazione e di integrazione**.



### 1.3 AZIONI STRATEGICHE DI INTERVENTO

Il tema della rigenerazione dell'area centrale della città di Vignola il cui sviluppo prevede il superamento dell'attuale isolamento del nucleo antico della città, necessita una progettazione a diverse scale. Azioni puntuali e sconnesse sarebbero di ben scarsa efficacia senza lo sviluppo di azioni e **strategie sinergiche** che le sappiano mettere a sistema i diversi interventi. Per tale motivo si è pensato ad una strategia applicabile a livello territoriale che diventi dorsale di un sistema più articolato e ad una strategia riguardante più strettamente il centro storico, integrata nel piano territoriale e sfondo per lo sviluppo infrastrutturale, socio-economico e ambientale-ecologico di Vignola.



Il piano delle strategie descritto all'interno degli elaborati di progetto supporta **tre azioni principali**: la **creazione di parcheggi di scambio** in cui lasciare l'auto per un comodo accesso al centro storico, revitalizzato dall'incremento della mobilità lenta; lo sviluppo di **shared roads** e **zone 30** e la **depavimentazione** per sfruttare a pieno lo spazio pubblico e incrementare il turismo; l'attivazione di processi di **placemaking** per generare nuovi poli urbani di interesse. Tali azioni possono essere sviluppate e implementate tramite il lavoro interdisciplinare con i **soggetti locali** direttamente o indirettamente coinvolti nei progetti. Si tratta, infatti, di progetti dove il cittadino e le sue necessità sono messi di nuovo al centro dell'attenzione e lo spazio si modifica a seconda delle esigenze.



#### AZIONE 1

Deviazione del traffico veicolare dal centro storico tramite parcheggi scambiatori nei punti di accesso alla città.

120 posti auto distribuiti nei nuovi parcheggi scambiatori al di fuori del centro storico.



#### AZIONE 2

Riappropriazione dei viali carrabili tramite strategia di "shared spaces" e incrementazione della mobilità dolce.

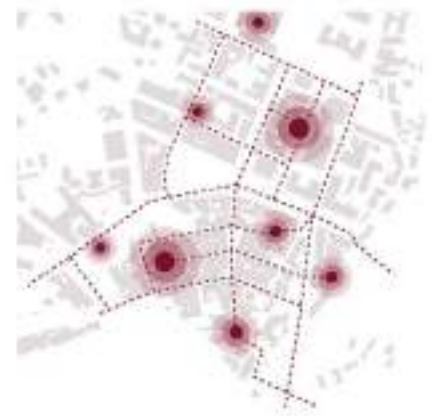
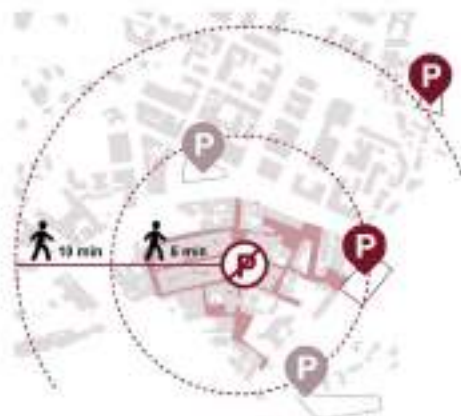
4 viali di accesso al centro storico, con riduzione delle carreggiate, ampliamento dei marciapiedi, flessibili a diversi allestimenti e usi.



#### AZIONE 3

Riattivazione del sistema urbano attraverso il processo di "Placemaking"

oltre 7.000 mq di spazi pubblici e 430 m di portici destinati alla convivialità e a fini turistici, ricettivi e commerciali.



Schema delle strategie progettuali per la valorizzazione dell'abitato.

#### AZIONE 1: RIAPPROPRIAZIONE DEGLI SPAZI DEL CENTRO STORICO: RICOLLOCAZIONE DEI POSTI AUTO IN PARCHEGGI SCAMBIATORI

Sempre nell'ottica della **transizione verde**, si prevede la deviazione del traffico veicolare dal centro storico progettando parcheggi, anche scambiatori, al di fuori dalle mura storiche e portare fuori dal centro i parcheggi pubblici già presenti.

Si prevede, dunque, di liberare il quadrilatero composto dalle Vie Cantelli, Bonesi, Soli, Bernardoni e Fontana e Piazza Carducci dallo stazionamento auto. Non saranno eliminati completamente i parcheggi ma si agirà per **perequazione**, ricollocandoli nell'area "delle basse", nel parcheggio (previsto) di via al Panaro, e nei parcheggi esistenti in Corso Italia e ai piedi della Rocca in Via Zenzano.

Oltre alla riduzione del traffico veicolare, limitando la produzione di CO<sub>2</sub> e polveri sottili, si potrà assistere a **benefici spaziali** in quanto si offre alla comunità un sistema di spazi pubblici caratterizzati da una maggiore sicurezza e protetti da inquinamento acustico ed atmosferico.

## AREA NUOVO PARCHEGGIO “DELLE BASSE”

L'area “delle Basse”, immersa nella campagna vignolese, corrisponde alla reale possibilità di realizzare una porta verde di accesso alla città, in collegamento con il parcheggio “Rocca di Vignola”. La posizione e la superficie di quest'area sono strategiche per un concreto deflusso viabilistico nel centro della città senza, per altro, aumentare la superficie impermeabile. Il parcheggio diventa un pretesto per creare nuovi posti auto, ma anche per rimboschire il limite esterno del centro città. Significa **trasformare un retro in un fronte urbano**. La superficie permeabile del parcheggio e le nuove alberature permettono di trasformare l'area in una grande piazza verde a servizio della comunità con una **quinta scenografica**. Favorita dalla prossimità delle **coltivazioni di ciliegi**, quest'area si presta a diventare un punto di incontro tra passato e presente: convivono insieme da una parte la lunga storia e tradizione dei ciliegeti, delle tecniche di coltivazione, delle raccolte, dei prodotti che se ne ricavano e, dall'altra, uno spazio nuovo, flessibile e dinamico, propenso allo scambio e al commercio: la **piazza-parcheggio** diventa un elemento contemporaneo di promozione del territorio, conservazione del suolo e mantiene il suo ruolo produttivo agricolo e di area a tutela e valorizzazione del paesaggio stesso.

L'area, il cui ruolo primario è fungere da parcheggio scambiatore, ospiterà soluzioni di shared mobility, noleggio bici e architetture leggere quali pannelli informativi e aree di sosta.

Per completare il ragionamento strategico sulla delocalizzazione dei parcheggi e l'incremento di attrattività turistica della cittadina, il progetto prevede anche la **valorizzazione degli accessi al centro storico**. In particolare, nell'ottica di incentivare la frequentazione di quello che diventerà uno degli accessi privilegiati al centro urbano e massimizzare l'utilizzo pubblico dello spazio, il parcheggio “delle basse”, inserito nel verde, come descritto in precedenza, è concepito come uno spazio flessibile utilizzabile anche per mercati ed eventi temporanei.

Dall'area a parcheggio sarà possibile, tramite un percorso e un sistema di risalita con ascensore, spostarsi alla quota del centro storico per accedervi da Via Bernardoni attraversando Via Ponte Muratori.

L'ampia superficie asfaltata, sulla quale è previsto lo sbarco dell'ascensore, e attualmente occupata dalle auto in sosta, viene ripensata come piazza pedonale per eventi, caratterizzata dalla presenza di una gradonata con doppio affaccio per godere del panorama sui colli in direzione sud-est, e delle rappresentazioni o installazioni legate agli eventi temporanei dal lato opposto.

Ai margini della piazza è pensata una vegetazione con funzione di filtro verso gli edifici presenti che delimitano lo spazio con i loro fronti secondari (i fronti principali sono, infatti, distribuiti lungo il lato opposto).

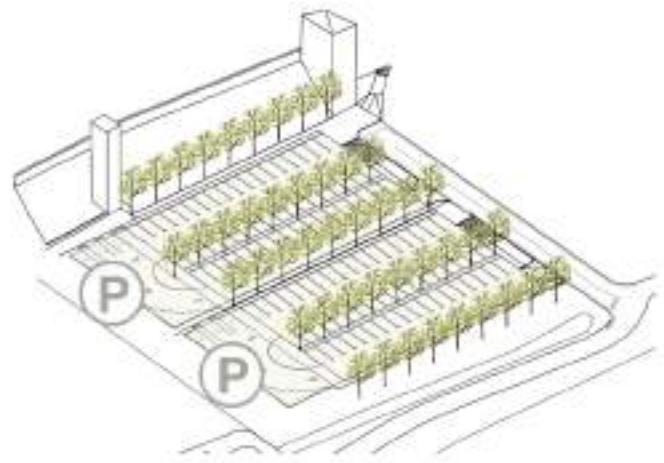
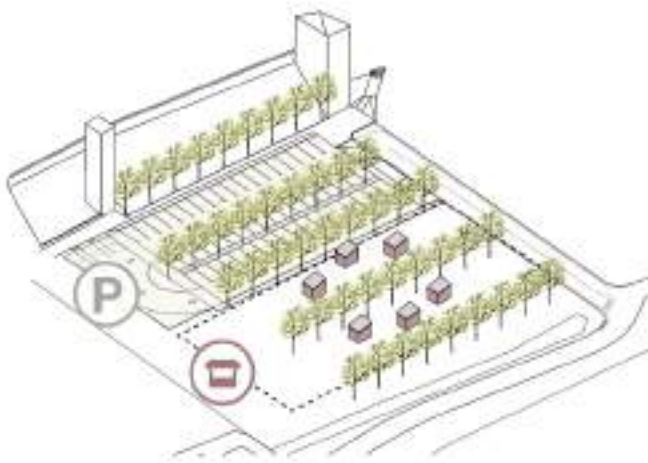


Stato di fatto 2023 - Area di potenziale connessione tra il centro storico e il parcheggio scambiatore utilizzata come parcheggio.



Stato di fatto 2023 - Vista sui colli da valorizzare

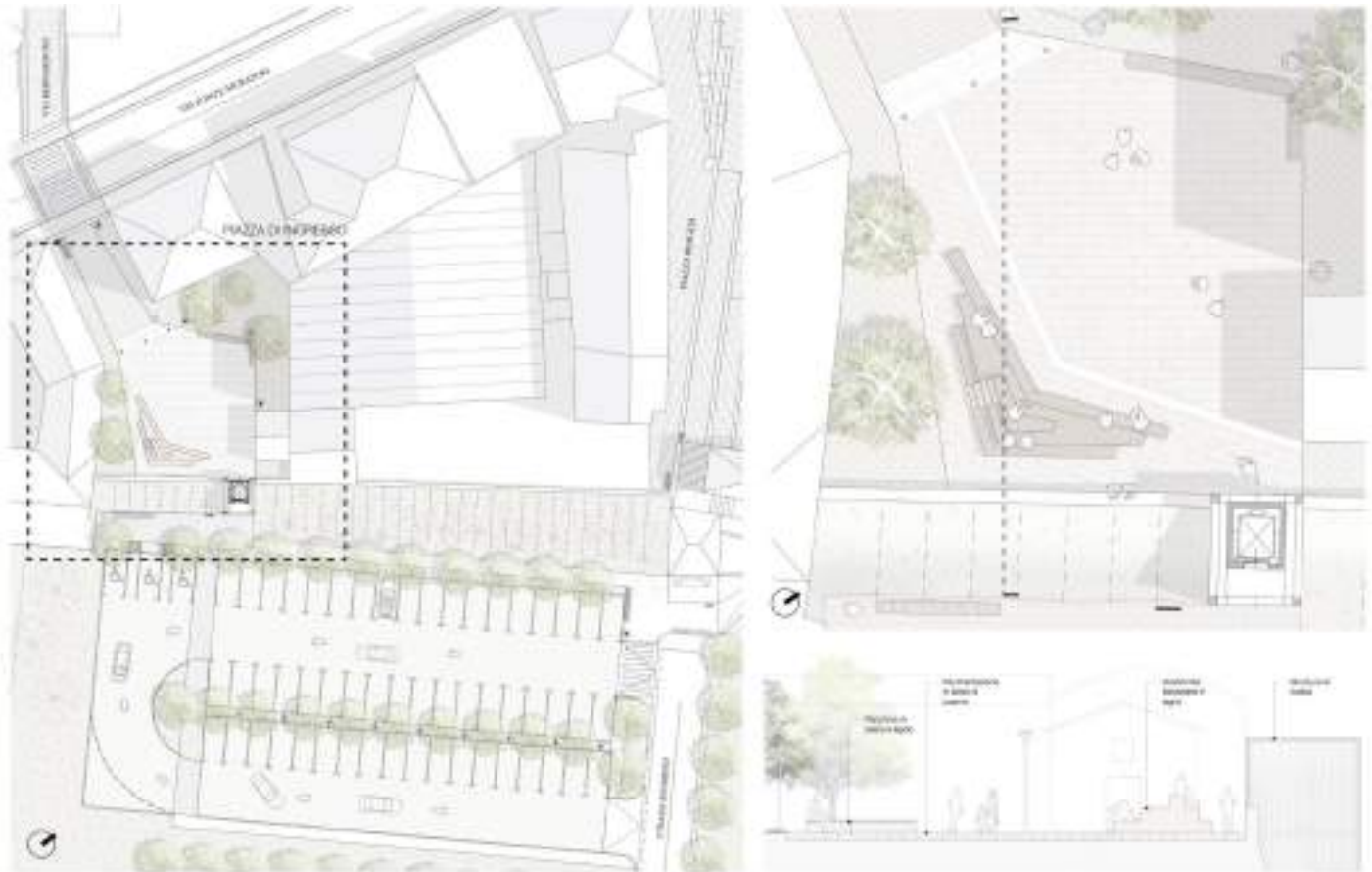
La nuova pavimentazione della piazza, proseguirà poi lungo Via Ponte Muratori per rallentare il traffico, segnalando la presenza dei pedoni, fino ad immettersi nel centro storico tramite Via Bernardoni.



Realizzazione per fasi - In una prima fase viene realizzato il parcheggio da 60 posti, la struttura di risalita e viene già realizzata tutta l'infrastruttura verde sull'intera area. Lo spazio rimasto libero viene utilizzato per mercato, eventi e usi temporanei.

In una fase successiva, valutando effettive necessità, il parcheggio può essere raddoppiato fino a 120 posti, utilizzando tutta la superficie a disposizione, trattata con pavimentazione permeabile in calcestruzzo e autobloccanti con ghiaia





Progetto di riqualificazione dell'accesso al centro storico dal parcheggio scambiatore di Via Zenzano: parcheggio nel verde, area mercatini, risalita e piazza eventi/belvedere.

Il secondo accesso esistente, sul quale si interverrà con una proposta di sostanziale riqualificazione, risulta essere il sottopasso pedonale che, dal parcheggio di Via Zenzano, conduce alla Rocca.

Il passaggio, attualmente in condizioni che poco invogliano all'utilizzo, verrà ripensato in chiave di "portale" iconico, come una soglia che valorizza l'accesso alla città.

Una serie di archi in successione ricorda il susseguirsi dei portici tipici del centro di Vignola, enfatizzando così uno dei caratteri peculiari della cittadina. La sistemazione riguarda anche lo spazio esterno antistante, con la creazione di un'area sosta attrezzata e ombreggiata a servizio del parcheggio limitrofo.

All'interno del tunnel si lavorerà con un'illuminazione scenografica e con la possibilità di allestimento delle pareti, che vengono predisposte per diventare una "galleria d'arte" che può ospitare installazioni di artisti locali.

AZIONE 2: RIAPPROPRIAZIONE DEI VIALI CARRABILI ATTRAVERSO LA STRATEGIA DI SHARED SPACES, CON CREAZIONE DI ZONE 30 E RIDUZIONE DELLE SUPERFICI IMPERMEABILI ATTRAVERSO LA “DEPAVIMENTAZIONE”

Pensando alla metafora del traffico inteso come un liquido, più si aumenta la superficie a disposizione per tale liquido e più il volume aumenta. Questo è quello che è successo ai boulevard di Vignola, come Via Trento e Trieste, dove una strada larga più di 20 metri è interamente dedicata alla viabilità, monodirezionale, delle auto e alle rispettive aree di sosta. L’obiettivo, quindi, è di ridurre tale volume. La strategia degli shared spaces aiuta proprio a contenere questi ingombri, ripensando i viali di accesso al centro storico come shared roads, “strade condivise”, dunque strade dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza e dove, grazie a una serie di accorgimenti, gli automobilisti sono costretti ad adottare comportamenti di guida più prudenti.

Ripensare i viali valorizzando la mobilità lenta, rappresenta una importante occasione per un altro tipo di recupero legato alla trasformazione delle aree urbanizzate nella direzione di **città resilienti**, capaci di resistere ai cambiamenti climatici.

Uno dei principali interventi, in questa direzione, risulta essere la depavimentazione, che prevede la rimozione di pavimentazioni impermeabili per favorire la captazione delle acque meteoriche (soprattutto in casi di eventi climatici straordinari) e la loro infiltrazione nel terreno attraverso la vegetazione e strati drenanti in grado di filtrare buona parte degli inquinanti.

Lo stato di fatto della vegetazione lungo i “boulevard” di Vignola, come ad esempio via Trento e Trieste, è rappresentato dalla vegetazione esistente con l’asfalto fino al colletto degli alberi e le radici sollecitate dalla compattazione continua della superficie sotto il peso delle auto in sosta.

La volontà progettuale consiste nella rimozione di asfalto e la creazione di asole verdi concepite come rain gardens per la captazione, filtraggio e rilascio graduale nel terreno delle acque meteoriche. L’incremento della dotazione di verde lungo i viali urbani è previsto, inoltre, lungo Corso Italia e Via Tavoni dove, l’attuale sezione stradale, consente una leggera riduzione delle carreggiate a fronte dell’introduzione di filari alberati o arbustivi.



Schema del sistema di captazione e filtraggio dell’acqua lungo le shared roads



Via Trento e Trieste oggi

Viale Mazzini in passato. Fonte: [www.paesi.altervista.org](http://www.paesi.altervista.org)

#### AREA DI VIA TRENTO E TRIESTE

La strategia degli “shared spaces” è applicabile a Via Trento e Trieste, un boulevard che collega la sede del Comune al centro storico, e caratterizzato da numerose attività commerciali che si affacciano sull’asse stradale. L’attuale sezione della carreggiata dimostra l’eccessivo spazio lasciato ad un solo senso di marcia delle auto, che occupano con i loro parcheggi entrambi i lati della strada. L’intervento prevede una **rimodulazione della carreggiata**, mentendola a senso unico, ma favorendo uno sviluppo di percorsi ciclopeditoni su ambo i lati, protetti da aiuole alberate nelle quali si aprono **dehors fruibili** dai cittadini e dalle attività che vi si affacciano. L’attuale pavimentazione in asfalto sarà sostituita da cubetti in porfido in analogia con la precedente riqualificazione di Via Mazzini. Agli alberi esistenti sarà lasciato il giusto respiro attraverso la creazione di aiuole con fondo drenante che ospiteranno perenni e fiorifere.



Shared road di via Trento e Trieste

### CREAZIONE DI ZONE 30 E RAFFORZAMENTO DELLE ZTL ESISTENTI

Dal punto di vista viabilistico, tutti gli interventi precedentemente descritti avverranno senza sostanziali stravolgimenti della viabilità attuale. La modifica consistente risulta essere, infatti, la ricollocazione dei parcheggi in favore di una maggiore superficie a disposizione dei pedoni, la limitazione di accesso alla Piazza Carducci, la pedonalizzazione di Via Bernardoni, e la creazione di una zona 30 in via Trento e Trieste e via Plessi, Minghelli e Paradisi come illustrato nello schema di seguito.



Schema viabilità, parcheggi e zone 30

### AREA FOSSATO DELLE MURA E SPAZI VERDI PERMEABILI DELLA ROCCA

Gli spazi del fossato delle mura lungo Via Tavoni offrono **nuove opportunità di uso dello spazio pubblico** in relazione ai manufatti architettonici storici. Il percorso lungo le mura, può, una volta reso parte integrante del circuito della mobilità dolce, diventare occasione per ripensare il **rapporto con l'antico**.

Il percorso, oltre ad essere un'area verde all'interno della città, può infatti fungere da tratto di percorso della salute, se inserito nel contesto dei percorsi ciclopeditoni della città; può ospitare mostre ed esibizioni, in accordo con il vicino teatro e museo civico; può ospitare attività di orticoltura urbana in vasche lungo il percorso, per sensibilizzare gli abitanti e i turisti verso i prodotti locali; può diventare un'area giochi per i più piccoli sicura e protetta dalle auto. Questo tipo di aree sono dunque fondamentali



per stimolare l'**innovazione sociale**, incoraggiando l'integrazione tra competenze, interessi, culture e generazioni differenti.

Come ulteriore strategia di valorizzazione dello spazio, viene proposto, nel lato pianeggiante ai piedi delle mura, un prato fiorito monocromatico, realizzato con un mix di fioriture pensate per stupire e attrarre. Un'esplosione di colore nella città di Vignola, per restituire interesse ad un'area sottoutilizzata, ma anche per attrarre biodiversità e impollinatori.



Riqualificazione del fossato con nuove sedute, recupero della pavimentazione e prato fiorito.

### AZIONE 3: RIATTIVAZIONE DEL SISTEMA URBANO ATTRAVERSO IL PROCESSO DI PLACEMAKING

Per “placemaking” si intende un processo di **pianificazione e progettazione collaborativo**, attraverso il quale si può modellare la sfera pubblica, per massimizzarne il valore condiviso, rafforzando la connessione tra le persone e i luoghi che condividono. Letteralmente significa “creare luoghi”. L’obiettivo, in questa fase, è quello di individuare le aree ad oggi sono precluse alla cittadinanza e, tramite il progetto di riappropriazione, restituirle alla comunità, favorendo l’integrazione e la manutenzione futura degli stessi. Tali aree sono state individuate nell’attuale parcheggio in Piazza Carducci, nelle strade porticate del centro storico, in via Cantelli, in Piazza dei Contrari, per poi espandersi verso nord con l’Ex Mercato ortofrutticolo di prossima riqualificazione. Per la pianificazione di questi luoghi è possibile attivare un processo di ricerca degli stakeholders, pubblici e privati, che possano intervenire in modo diretto nel progetto.



## PIAZZA CARDUCCI - DA PARCHEGGIO A SPAZIO PUBBLICO

L'identità di piazza Carducci emerge nella volontà di valorizzare il concetto stesso di piazza dove è il cittadino, piuttosto che la macchina, a diventare protagonista attivo dello spazio, attraverso la limitazione del traffico, eliminando i posteggi ed inserendo arredi urbani leggeri. Sarà garantito unicamente il transito delle auto in uscita da via Fontana, identificando la carreggiata con delle borchie metalliche sulla pavimentazione che rimarrà, percettivamente, uniforme e favorirà la circolazione pedonale. Si propone la posa di una nuova pavimentazione e la valorizzazione e integrazione del sistema del verde esistente. La scelta delle pavimentazioni, il mattone in cotto e la pietra di luserna, parte dalla ricognizione di quelle utilizzate nel centro storico di Vignola, in particolare di Via Garibaldi.

L'obiettivo centrale di quest'azione strategica è quello dunque di creare una **piazza pedonale, permeabile e identitaria** in continuità con quelle esistenti. In corrispondenza dell'attraversamento stradale che porta a Piazza Braglia si prevede un rialzamento della carreggiata, in modo da rallentare le vetture e garantire un grado maggiore di sicurezza per l'attraversamento ciclabile e pedonale. Tale intervento, a sistema con il parcheggio "delle Basse" creerà un **contium pedonale** dalla campagna al centro storico dove il cittadino e il turista sono liberi di muoversi negli spazi che la città offre.



La riconquista di Piazza Carducci

### LE VIE PORTICATE (VIA SOLI, BONESI, BAROZZI)

Se un tempo, il cuore della vita urbana si svolgeva all'interno del centro storico, e i portici costituivano un importante elemento attrattore, con i loro esercizi di vicinato, allo stato di fatto le stesse vie porticate risultano sottoutilizzate rispetto al loro potenziale. Da una recente ricognizione e analisi dei luoghi si è definita una strategia progettuale che prevede la valorizzazione dei portici attraverso 2 approcci principali. Il primo, già adottato in altre aree urbane, consiste nella riduzione dei parcheggi che, al momento, rappresentano una barriera fisica tra la strada e il marciapiede porticato rendendo poco piacevole la percorrenza di quest'ultimo. La seconda soluzione consiste nello studio di un sistema di arredi modulari e illuminazione integrati al sistema dei portici, combinabili a seconda delle necessità con funzione di area sosta, tavolino o fioriera. Nello stesso stile degli arredi, ipotizzati in corten e legno per una maggiore integrazione cromatica con l'esistente, è stato pensato il sistema di segnaletica e insegne, così da uniformare e rendere ordinato e unitario l'aspetto delle vie pedonali del centro.



Viste delle vie porticate con eliminazione dei parcheggi e introduzione di nuovi arredi e illuminazione.

#### 1.4 IL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS

Sin dalle prime fasi di progetto, sarà importante l'individuazione degli stakeholders da coinvolgere, definendo gli obiettivi strategici da perseguire congiuntamente e un chiaro approccio comunicativo. In particolare, il processo di coinvolgimento degli stakeholder sarà costruito sui principi di:

- rilevanza: richiede la conoscenza degli interessi principali ed è importante per il promotore delle opere e per i suoi stakeholder;
- completezza: richiede la comprensione e la gestione degli impatti concreti e dei relativi punti di vista, bisogni, percezioni ed aspettative degli stakeholder;
- rispondenza: richiede una risposta coerente con le tematiche rilevanti per gli stakeholder.

Il piano di partecipazione, schematizzato in dieci fasi, come illustrato dallo schema seguente, sarà attivato, sin dall'avvio del progetto, mediante il coinvolgimento di una società specializzata, con l'obiettivo di costruire un processo partecipato capace di rispondere alle esigenze collettive.



## 1.5 MASTERPLAN

Il masterplan di progetto riassume quanto illustrato nei paragrafi precedenti: vengono evidenziate le connessioni che mettono a sistema gli spazi di interesse pubblico, storico culturale, enogastronomico e paesaggistico. I landmark storici di Vignola e i suoi centri culturali vengono messi in relazione con gli spazi verdi e le aree pubbliche. Tutto questo viene collegato ai più ampi circuiti enogastronomici e paesaggistici delle ville e dei ciliegeti, che si trovano all'esterno della città storica e si espandono nella campagna emiliana. Le aree di progetto, interne ed esterne al perimetro del centro storico, risultano, quindi, messe a sistema e connesse tra loro grazie a un ragionamento di scala vasta, capace di attivare sinergie a livello socio-culturale, economico, ambientale e infrastrutturale, in grado di favorire le attività esistenti ma anche di nuove, specialmente legate al territorio e ai suoi prodotti.





In particolare, riassumendo gli interventi precedentemente descritti:

- a sud-est, tra il parcheggio della Rocca e via Posterla, si trova il sottopasso pedonale che, inserito nel sistema ciclopedonale, sarà reso più sicuro tramite sistemi di sorveglianza e di illuminazione durante la sera, mentre, durante il giorno, tramite riqualifica della pavimentazione e appropriata segnalazione, nonché ad una corretta manutenzione del verde, il passaggio sarà reso ben visibile e di chiara indicazione;
- a est, l'area verde "delle Basse" verrà realizzato un parcheggio permeabile flessibile nel tempo a seconda delle necessità della città e un accesso al centro storico, tramite ascensore, che condurrà alla nuova piazza-belvedere e a via Bernardoni pedonalizzata;
- Piazza Carducci sarà pedonalizzata e messa in relazione alle vie porticate del centro storico riqualificate attraverso la riduzione dei parcheggi e un sistema di arredo pubblico coordinato. Contestualmente verrà sistemata la pavimentazione di via Garibaldi nei punti danneggiati;
- a nord verrà istituita la zona 30 lungo via Trento e Trieste, depavimentata, e lungo le vie Plessi, Minghelli e Paradisi;
- a nord-ovest, la fascia di circonvallazione costituita dall'asse Corso Italia - Via N. Tavoni e dalla linea verde del fossato delle mura diventano un polmone verde per la città: la carreggiata viene ombreggiata dalle alberature; viene inserito il fossato all'interno del sistema della mobilità dolce, diventando allo stesso tempo parco, percorso, area gioco, spazio espositivo, spazio culturale-ricreativo in senso più lato;
- a sud, l'area a verde pubblico del centro nuoto viene collegata tramite percorso ciclopedonale da Via Portello e il parco stesso è messo in relazione all'attuale lungofiume del Panaro e al nuovo parco "della Rocca".

## 2. VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ TECNICO-ECONOMICO-AMBIENTALE

Il progetto applicherà i CAM per gli aspetti dell'opera per i quali sono definiti e applicabili come ad esempio: opere stradali, illuminazione pubblica, arredo urbano, servizi energetici e verde.

In particolare, oltre alle scelte per la sostenibilità dell'opera, risultano importanti quelle azioni che consentano di ottimizzare l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio, come la protezione e il ripristino della biodiversità, l'utilizzo di materiali permeabili e di provenienza locale, il recupero e il riutilizzo delle acque piovane.

Gli interventi proposti sono progettati per creare degli **spazi inclusivi**, fruibili e accessibili a tutti, ove sia favorito l'incontro e lo scambio tra le persone, andando oltre il semplice superamento delle barriere architettoniche, per contribuire alla crescita di una cultura dell'inclusività.

Per quanto riguarda i costi delle opere, il progetto rientra entro i limiti indicati dal Documento di Indirizzo alla Progettazione pari a € 4.700.000, al netto di I.V.A. esclusi gli oneri per la sicurezza.

### **3. MANUTENZIONE**

Tutte le scelte progettuali effettuate, vanno nella direzione di ridurre il più possibile gli impatti ambientali sia in termini di utilizzo e reperibilità delle materie prime che, sul lungo periodo, relativamente alla manutenzione e mantenimento dell'opera. I materiali impiegati per pavimentazioni e arredi, sono stati selezionati in relazione alla loro durabilità nel tempo e alla scarsa necessità di cure; lo stesso ragionamento è stato fatto per la componente vegetazionale che prevede un mix di specie perenni autoctone o naturalizzate dalle ridotte necessità idriche e manutentive. La componente arbustiva, in particolare, aiuterà nella copertura del suolo riducendo il numero di sfalci allunali normalmente previsti per i tappeti erbosi.

Un altro aspetto fondamentale riguarda la “depavimentazione” grazie alla quale, gli alberi esistenti, godranno di migliore salute riducendo il rischio di potenziali danni futuri legati all'instabilità degli esemplari a causa del danneggiamento dell'apparato radicale.

Le opere progettate, in ogni caso, verranno corredate da un manuale d'uso contenente l'insieme delle informazioni atte a permettere all'utente di conoscere le modalità per la migliore utilizzazione del bene, nonché tutti gli elementi necessari per limitare quanto più possibile i danni derivanti da un'utilizzazione impropria, per consentire di eseguire tutte le operazioni atte alla sua conservazione che non richiedono conoscenze specialistiche e per riconoscere tempestivamente fenomeni di deterioramento anomalo al fine di sollecitare interventi specialistici.

| FASI                                                                                                                                                                                                                                                                                | TEMPO | ANNO 1 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ANNO 2 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ANNO 3 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ANNO 4 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    | ANNO 5 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                     |       | 1      | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1      | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1      | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1      | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| FASE 0 I PROGETTAZIONE PRELIMINARE, PROGETTAZIONE PARTECIPATA, PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, APPROVAZIONE DEL PROGETTO                                                                                                                                                     |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Progettazione preliminare                                                                                                                                                                                                                                                           |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Progettazione partecipata e coinvolgimento degli stakeholders                                                                                                                                                                                                                       |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Progettazione definitiva di tutte le fasi                                                                                                                                                                                                                                           |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Approvazione del progetto ed iter autorizzativi                                                                                                                                                                                                                                     |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Progettazione esecutiva e validazione                                                                                                                                                                                                                                               |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| FASE 1 I AFFIDAMENTO, ESECUZIONE E COLLAUDO DEI LAVORI RELATIVI A DEVIAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE PREVEDENDO PARCHEGGI SCAMBIATORI NEI PUNTI DI ACCESSO                                                                                                                           |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Nuovo parcheggio delle Basse con risalita al centro storico: predisposizione sottoservizi, nuova pavimentazione, opere a verde, illuminazione e irrigazione, arredi, struttura ascensore di risalita.                                                                               |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Riqualificazione nuova piazzetta belvedere di accesso al centro storico: predisposizione sottoservizi, nuova pavimentazione,opere a verde, illuminazione e irrigazione, arredo urbano e segnaletica                                                                                 |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sottopassaggio da Via Zenzano, sistemazione percorso Via Posterla e aree limitrofe: predisposizione sottoservizi, nuova pavimentazione, riqualificazione struttura sottopassaggio, opere a verde, illuminazione e irrigazione, arredo urbano e segnaletica.                         |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| FASE 2 I AFFIDAMENTO, ESECUZIONE E COLLAUDO DEI LAVORI RELATIVI A RIAPPROPRIAZIONE DEI VIALI CARRABILI ATTRAVERSO LA STRATEGIA DI SHARED SPACES                                                                                                                                     |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Via Trento e Trieste: abbattimento barriere architettoniche dei portici, riorganizzazione della sosta, ampliamento dei percorsi pedonali, bioswales, opere a verde, illuminazione e irrigazione, arredo urbano                                                                      |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Via Minghelli e Via Paradisi: revisione sezione stradale con riduzione della sosta, ampliamento dei marciapiedi e pedonalizzazione                                                                                                                                                  |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Corso Italia: riduzione del volume di traffico con restringimento delle corsie, predisposizione sottoservizi, miglioramento degli attraversamenti pedonali, opere a verde, irrigazione.                                                                                             |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Via Tavoni: riordino della sosta fronte negozi con ampliamento del marciapiede , predisposizione sottoservizi, opere a verde, irrigazione.                                                                                                                                          |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Riqualificazione fossato delle Mura: predisposizione sottoservizi, nuove pavimentazioni, pulizia delle mura dalla vegetazione infestante, opere a verde, irrigazione e illuminazione, arredo                                                                                        |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Via Bellucci: revisione della sezione stradale con costruzione/ampliamento dei marciapiedi lato nord                                                                                                                                                                                |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Via Plessi e Via Battisti: predisposizione sottoservizi, riorganizzazione della sosta, rifacimento e ampliamento dei marciapiedi, opere a verde, illujminazione e irrigazione, arredo urbano                                                                                        |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Via Portello: rifacimento della pavimentazione, arredo                                                                                                                                                                                                                              |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| FASE 3 I AFFIDAMENTO, ESECUZIONE E COLLAUDO DEI LAVORI RELATIVI A RIATTIVAZIONE DEL SISTEMA URBANO ATTRAVERSO IL PROCESSO DI PLACEMAKING                                                                                                                                            |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Riqualificazione di Piazza Carducci: predisposizione sottoservizi, nuova pavimentazione, opere a verde, illuminazione e irrigazione, arredo urbano e segnaletica.                                                                                                                   |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Riqualificazione dei Portici (Via Soli, via Bonesi, Via Barozzi) e Via Cantelli: manutenzione ordinaria della pavimentazione, sistema coordinato di elementi di arredo (sedute, targhette, infopoint, fioriere), implemtazione illuminazione, modifica viabilità e sistemi di sosta |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Riattivazione di Via Fontana, Via Bernardoni e Via Muratori: rifacimento della pavimentazione, arredo urbano e segnaletica                                                                                                                                                          |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rifacimento della pavimentazione di Via Garibaldi: manutenzione ordinaria della pavimentazione                                                                                                                                                                                      |       |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**CONCORSO DI PROGETTAZIONE PER  
LA RIGENERAZIONE URBANA  
DELL'AREA CENTRALE DELLA CITTÀ  
DI VIGNOLA - FASE II**

**RELAZIONE TECNICA**





## **INDICE**

### **1. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO**

#### **1.1 INQUADRAMENTO GENERALE E UBICAZIONE**

#### **1.2 INQUADRAMENTO GENERALE STORICO-CRITICO**

### **2. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE**

#### **2.1 STATO DI FATTO**

##### **2.1.1 MORFOLOGIA DEL TERRITORIO**

##### **2.1.2 ASPETTI FUNZIONALI**

##### **2.1.3 RICOGNIZIONE DEI MATERIALI**

##### **2.1.4 RICOGNIZIONE DEGLI ARREDI**

##### **2.1.5 RICOGNIZIONE DEL VERDE**

### **3. INTERFERENZE E SOLUZIONI PREVENTIVE**

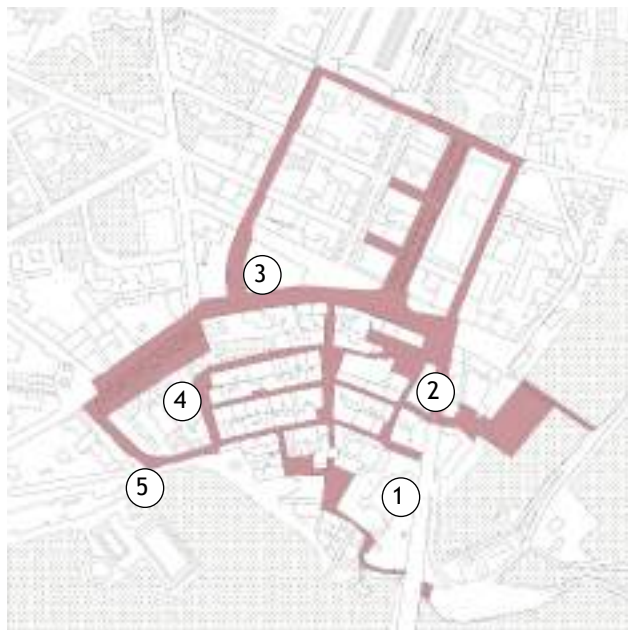
### **4. ARCHEOLOGIA**

## 1. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

### 1.1 INQUADRAMENTO GENERALE E UBICAZIONE

Lo studio di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di interventi di rigenerazione urbana della Città di Vignola individua sei ambiti, distribuiti tra aree del centro storico e tratti di strade limitrofe, strategici per localizzazione, morfologia, interesse storico-architettonico e paesaggistico. In particolare, le aree individuate, risultano funzionali ad una complessiva operazione di rigenerazione urbana dell'area centrale della città di Vignola, pensata per incentivare la mobilità dolce e l'attrattività turistica.

Nella planimetria di seguito, estratta dall'Allegato 1 al DIP - TAVOLA 1\_ Individuazione dell'area di progetto, si riporta il perimetro dell'area di progetto su Ortofoto 2017 e su base CTR Aggiornamento 2020, mappe scaricate dal sito della Regione Emilia Romagna \_ GEOPORTALERER.



CTR aggiornamento 2020, 220094 Vignola EST - Geoportale RER

Rielaborazione grafica con indicazione delle aree di progetto

Gli ambiti individuati ed analizzati all'interno dell'elaborazione progettuale di II Grado interessano le zone di seguito descritte:

1. ambito sud-est caratterizzato dalla presenza della Rocca, dal Ponte Muratori, attraverso il sottopasso pedonale dal parcheggio di via Zenzano a via Posterla, l'area verde al margine, e Piazza Dei Contrari con ingresso alla Rocca e al Palazzo Barozzi;
2. area verde "delle Basse", via Ponte Muratori, via A. Bernardoni; questa strada conduce al centro del tessuto antico ad est della spina centrale di via Garibaldi, con un opportuno approfondimento progettuale dello spazio di Piazza G. Carducci e delle vie Fontana, Bernardoni e Muratori, in parte porticate;

3. ambito nord-ovest della fascia di circonvallazione costituita dall'asse Corso Italia-via N.Tavoni e dalla linea verde del fossato delle mura, linea filtro tra il centro antico e il sistema dei viali della prima periferia novecentesca (al centro via G. Mazzini) che conducono alle più importanti attrezzature urbane e servizi, attestate su via G.B. Bellucci. Tra queste direttrici, in parte già riqualificate e dotate di alberature, è da riconsiderare la sistemazione di via A. Plessi, V.le Trento e Trieste, via C. Battisti, delle vie trasversali P. Minghelli e A. Paradisi nei tratti tra viale Mazzini e viale Trento Trieste, ed infine della stessa via Bellucci. In continuità ed in asse con Via Mazzini, si prevede inoltre la riqualificazione della pavimentazione e di nuovi arredi in via Garibaldi, spina centrale del tessuto viario del centro antico;
4. ambito sud-ovest di via Portello, via J. Cantelli, e fronte parzialmente porticato da cui dipartono le tre strade porticate che formano gli isolati della porzione ovest del tessuto storico (vie Barozzi, Bonesi e Soli) fino alla centrale via Garibaldi.
5. area sud di connessione con l'area a verde pubblico del centro nuoto con la realizzazione di un percorso pedonale-ciclabile al margine di via Portello.

## 1.2. INQUADRAMENTO GENERALE STORICO-CRITICO

Vignola, principale sede dell'Unione Terre di Castelli che aggrega 8 comuni del territorio, è adagiata tra il fiume Panaro e le colline modenesi; Il suo territorio fu occupato fin da tempi più remoti dell'Età del Bronzo dalla Civiltà Terramaricola, poi dagli Etruschi e dai Galli. Il suo nome, di origine romana, deriva dalla parola latina "vineola", che ha a che fare con la coltivazione della vite praticata ai tempi sui terreni alluvionali del Panaro.

Il primo documento, appartenente all'abbazia di Nonantola, che attesta la presenza di un abitato risale al 826 D.C. Nel periodo medievale, sotto il dominio del vescovo di Modena, Vignola si sviluppa come castello con uno scopo difensivo. Prima di assumere l'aspetto dell'attuale Rocca, la fortezza ha subito diverse trasformazioni nel corso dei secoli. Quello che vediamo oggi è, infatti, il risultato di una ricostruzione del XV secolo avvenuta sotto il dominio dei Contrari che sono entrati in possesso del territorio nel 1247 e lo hanno mantenuto per due secoli prima di cederlo ai Boncompagni.



Pianta del corso del fiume Panaro nelle vicinanze della terra di Vignola, 1765, Autore Zannini Gianfrancesco (ingegnere e geometra eletto per parte della Camera marchionale di Vignola e della Comunità). Fonte: Città di Vignola, Archivio Storico Comunale.

Il Centro Storico della Città di Vignola racchiude due fasi di espansione principali. La più antica, che si rispecchia nel cosiddetto Castelvecchio, e quella quattrocentesca, cioè l'espansione del centro urbano, che prende il nome di Castelnuovo.

La porzione più antica si sviluppa come primo insediamento circondato da mura fortificate con fossato sui lati settentrionale ed occidentale, mentre sui lati meridionale ed orientale il castello era protetto in modo naturale dallo strapiombo sul fiume Panaro.

La Vignola altomedievale si sviluppava intorno alla Rocca includendo le vie allora denominate Tufo, Castelvecchio, Belvedere e l'attuale piazza Boncompagni.

Con l'arrivo della famiglia Contrari nel XV secolo inizia l'espansione del centro cittadino che porta alla creazione di una nuova cinta muraria intervallata da torri difensive che racchiudeva il cosiddetto Castelnuovo. I vecchi fossati vennero convertiti in zone cortilive e vista l'impossibilità, data la situazione geologica, di espandersi in modo regolare, il nuovo centro si espande sulle direttrici nord-ovest dando al Castelnuovo una forma a diamante tuttora visibile e ponendo in questo modo la Rocca in posizione decentrata verso est.

Il Centro Storico ha mantenuto quindi un disegno urbano con chiaro impianto medievale ed una conformazione unitaria racchiusa nel sedime murario. Sono ancora presenti importanti beni culturali, alcuni dei quali di rilevanza internazionale quali la Rocca e il palazzo Barozzi, con un ottimo stato di conservazione. Le cortine storiche edificate lungo la strada, e che in molti casi inglobano le mura originarie del borgo, ne configurano un tessuto "chiuso" che ne ha mantenuto il



carattere di isolamento rispetto ai tessuti urbani limitrofi, che è andato acuendosi nel corso dello sviluppo urbano di Vignola.



Carta della Città di Vignola. Autore: Loreno Confortini. Carta storica ricostruita sulla base delle ricerche storiche del Centro di Documentazione della Fondazione di Vignola. Fonte: Fondazione di Vignola

Dall'analisi della cartografia del XVI Secolo, risulta evidente come lo spazio pubblico permeasse il tessuto denso urbano, di derivazione medioevale, in uno continuum di piazze e viali.

Tutt'oggi, dal punto di vista edilizio, il Centro Storico è costituito da una tessitura di fabbricati contenuti in singoli isolati, caratterizzati da un'analogia architettura: in genere di 3-4 piani fuori terra e con prospetti in mattoni facciavista o intonacati con colori tenui sulle tonalità del giallo e del rosso.

Lungo la maggior parte delle vie che incrociano l'area pedonale di via Garibaldi, inoltre, è presente un sistema di portici che oltre ad offrire protezione ai percorsi pedonali, rappresenta un potenziale elemento di pregio e valorizzazione degli accessi alle attività commerciali insediate al piano terra degli edifici in Centro Storico, ad oggi poco valorizzato.



Immagine del centro storico di Vignola dal 1889 al 1917. Fonte: Pasticceria Eugenio Gollini

Attraverso una ricognizione fotografica dello stato dei luoghi, durante la prima metà del '900, si evince come, i viali urbani, fossero concepiti con una chiara gerarchia che vedeva le fasce perimetrali direttamente connesse alle attività commerciali ai piani terra, ad esclusiva frequentazione pedonale. Asole verdi continue, interrotte con regolarità nei punti di attraversamento, ospitavano alberi di prima grandezza utili a ombreggiare e raffrescare le strade e separavano le ampie zone pedonali dalla carreggiata centrale, comunque utilizzata da un'utenza mista di pedoni e ciclisti.



Viale Umberto I. Fonte: [www.paesi.altervista.org](http://www.paesi.altervista.org)





Viale Mazzini. Fonte: [www.paesi.altervista.org](http://www.paesi.altervista.org)



Vignola - Viale, 1953

Ad oggi, questo stretto rapporto tra le attività commerciali e l'utenza pedonale, risulta fortemente inibito dalla presenza di automobili che disegnano un limite netto, sia fisico che visuale, tra la carreggiata e le attività al suo contorno, andando spesso a influenzare negativamente la possibilità di

utilizzo dello spazio pubblico da parte della mobilità lenta. Da questo punto di vista risulta così perduto il sistema continuo di spazi pubblici che permeava il tessuto compatto urbano relegando l'utilizzo pedonale dei luoghi a poche aree non occupate da parcheggi e viabilità carrabile.



Sopralluogo 2023 - Via Cesare Battisti



Sopralluogo 2023 - Piazza Giosuè Carducci



Sopralluogo 2023 - Via Giuseppe Soli



## 2. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE

### 2.1 STATO DI FATTO

Il territorio comunale di Vignola, in provincia di Modena, occupa una superficie di circa 22,86 km<sup>2</sup> con una popolazione residente di quasi 25.781 abitanti (Istat 2022). Il territorio dista circa 25 km da Modena e 30 km da Bologna, tra il fiume Panaro e le colline modenesi, in un contesto paesaggistico di grande pregio, immerso tra le coltivazioni autoctone di ciliegeti. Le altre coltivazioni tipiche del paesaggio sono rappresentate dai vigneti, già presenti in epoca romana sui terreni alluvionali del Panaro, da cui il termine latino “vineola”.

#### 2.1.1 Morfologia del territorio

L'impossibilità, data la geologia del territorio, di espandersi in modo regolare ha visto il nuovo centro svilupparsi dagli anni '60 secondo la direttrice nord-ovest, ponendo in questo modo la Rocca, il simbolo per eccellenza della città, e il centro storico antico in posizione decentrata verso sud-est.



Gli insediamenti urbani tra collina e pianura - Rielaborazione grafica

Il centro storico della città di Vignola, sorto su uno sperone di roccia che si affaccia a sud sul Fiume Panaro, ha mantenuto quindi un disegno urbano con chiaro impianto medievale ed una conformazione unitaria racchiusa nel sedime murario, ed è caratterizzato da un sistema di isolati compatti, con alcune parti porticate parzialmente dedicate ad attività commerciali.

La nuova espansione urbana risulta, invece, caratterizzata da isolati attraversati da un sistema ortogonale di strade connesse agli assi distributivi principali di collegamento tra le diverse realtà urbane distribuite sul territorio.

Diverse sono le aree verdi urbane, tra le quali si distinguono, verso est e verso ovest, situate ad un livello altimetrico inferiore, le cosiddette “Basse”, appartenenti al sistema della pianura alluvionale del Panaro, originariamente destinate integralmente all’agricoltura e alla coltivazione del ciliegio e oggi destinate in parte a servizi, in particolare sport e tempo libero.

### 2.1.2 Aspetti funzionali

Il tessuto urbano cittadino è dotato di una rete di percorsi pedonali e ciclopedonali che si sviluppano a partire dall’area pedonale centrale, che partendo da piazza dei Contrari, accede su via Garibaldi per poi proseguire in direzione Nord-Est in via Mazzini, fino a raggiungere l’area dell’ex Mercato. Da questo corpo centrale i percorsi si diramano principalmente verso Nord, con un asse ciclopedonale tangente ai binari del tratto ferroviario Vignola - Bologna e la stessa via Mazzini, che apre anche al traffico veicolare nel suo secondo tratto, verso Ovest grazie a viale Vittorio Veneto, via Libertà, recentemente riqualificata, e via Resistenza, a servizio del polo scolastico.

Sebbene le aree pedonali e le zone a traffico limitato siano diffuse nell’ambito del centro storico, la presenza di numerosi parcheggi nelle strette vie porticate e lungo assi fortemente frequentati come quello di via Trento e Trieste limita fortemente il potenziale di queste aree come spazio pubblico di aggregazione attualmente poco attrattivo per gli esercizi commerciali.

Nelle aree centrali si concentrano, infatti, ai piani terra degli edifici, esercizi di commercio al dettaglio ed esercizi di vicinato, con una buona componente di attività per la somministrazione di cibo e bevande. Le superfici commerciali più specializzate fino alla media dimensione si sono invece attestate lungo le radiali e le circonvallazioni più periferiche con la frequente sostituzione di edifici produttivi. In questo contesto si registra, tuttavia, una forte criticità per quanto riguarda il Centro Storico, dove risulta difficile mantenere o attirare attività ed esercizi commerciali.

### 2.1.3 Ricognizione dei materiali

Al fine di inserire al meglio gli elementi di nuova progettualità proposti in fase di gara, è stata effettuata una ricognizione dell’urbanizzato per meglio comprendere i materiali e colori che caratterizzano i luoghi. Dallo studio emerge un utilizzo prevalente di materiali lapidei o, in alcuni tratti, ceramici, all’interno del centro storico e degli assi nord già riqualificati (es. Via Mazzini e Via Minghelli). Nello specifico, il materiale lapideo è presente in forma di acciottolato, porfido a cubetti, lastre di luserna e micascisto. Lungo i portici e in diversi camminamenti storici si è fatto largo uso del cotto, in diversi formati, il cui taglio e schema di posa è stato ripreso in interventi più recenti quali la Via Garibaldi, dove presenta diverse problematiche legate ad uno spessore inadeguato per il grado di carrabilità.

L'asfalto rimane il materiale prevalentemente impiegato in tutte le altre strade cittadine e sul quale, lo studio di fattibilità, si riserva di fare un approfondimento specifico legato alle più attuali tematiche ambientali volte alla riduzione dell'effetto isola di calore e all'impermeabilizzazione di suolo.



Ricognizione dei materiali principali

Dal sopralluogo effettuato, anche il colore è risultato altresì fondamentale per comprendere l'identità del luogo e rafforzarla con una proposta progettuale volta proprio a incrementare l'utilizzo dello spazio pubblico suscitando, nei cittadini, un forte senso di appartenenza al luogo.

Ne emerge una predominanza dei colori delle terre nelle diverse gradazioni.



Ricognizione dei colori principali

#### 2.1.4 Ricognizione degli arredi

Passeggiando per il centro cittadino, già parzialmente interessato da riqualificazione recente, si evince come l'arredo urbano non sia stato coordinato per le diverse aree, manca quindi uno standard generale che porti il fruitore a identificare una continuità tra le diverse aree.

In generale, per le sedute, si rileva l'utilizzo di materiali quali metallo verniciato, legno e metallo o pietra. Per quanto riguarda le fioriere, anche in questo caso, sono stati impiegati elementi in metallo verniciato o cemento. L'illuminazione pubblica prevede pali di differenti altezze secondo le necessità di utilizzo, ma anche di differenti tipologie che vanno dal disegno più contemporaneo in aree di recente sistemazione, a quello dallo stile più classico lungo i viali urbani.

Nel complesso, tutta la dotazione di arredi, si trova in buono stato di conservazione, sebbene si rilevi una carenza di parcheggi biciclette adeguati che potrebbero concorrere a incentivare la mobilità ciclabile unitamente agli accorgimenti proposti da progetto.







Ricognizione degli arredi principali

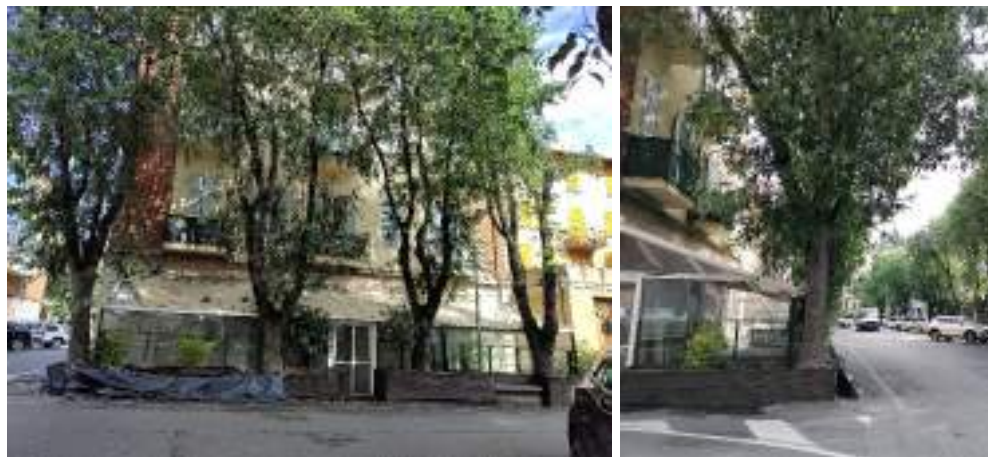
### 2.1.5 Ricognizione del verde

La vegetazione arborea all'interno delle aree oggetto di gara è principalmente rappresentata da specie ornamentali autoctone o naturalizzate generalmente in buono stato fitosanitario.

Le considerazioni principali riguardano, prevalentemente, i *Celtis australis* di Via Tinto e Trieste che presentano un buono sviluppo ma riportano danni all'altezza del colletto attualmente coperto di asfalto. Tale situazione potrebbe, alla lunga, provocare problemi di affioramento dell'apparato radicale con conseguente danneggiamento delle pavimentazioni, instabilità e indebolimento della pianta che risulterebbe, così, esposta a potenziali danni di origine abiotica.

In tal senso risultano altresì dannosi per la salute delle piante l'eccessivo compattamento del terreno in corrispondenza dell'apparato radicale, dovuto al passaggio delle auto e dalla loro sosta, e l'interramento del colletto sino a circa 50 cm per la realizzazione di fioriere.





Sopralluogo 2023 - Analisi dei bagolari lungo Via Trento e Trieste

Se nelle vie del centro storico non si evidenzia una presenza rilevante di specie arboree, nelle aree più prossime, che si attestano su Corso Italia, gli interventi recenti hanno impiegato il ciliegio come albero ornamentale. Sebbene attualmente il nuovo impianto presenti qualche problema con il cordolo in materiale plastico malamente affrancato al suolo, la specie scelta, potrà garantire, a pieno sviluppo, un buon livello di ombreggiamento oltre a richiamare alla mente l'immagine delle coltivazioni di ciliegie per cui la città è nota.



Sopralluogo 2023 - Ciliegi di recente impianto tra Via Giordano Bruno e Corso Italia

Un'altra specie dal carattere fortemente ornamentale rilevata è il *Cercis siliquastrum*, presente, soprattutto, in corrispondenza dell'area verde ai piedi della Torre Galvani. In questo lembo di verde, dall'elevato potenziale in termini di pubblica fruizione, sono inoltre presenti diverse ulteriori specie arboreo-arbustive ornamentali tra cui il *Celtis occidentalis*, diversi *Prunus* spp. e *Cornus* spp., con una

puntuale presenza di specie infestanti quali l'*Ailanthus altissima*, il bambù e la parietaria, unitamente ad altre piante invasive, che hanno colonizzato la superficie muraria ad ovest della torre.

Si rileva, un'elevata presenza di infestanti anche ai piedi della cinta muraria lungo Via Zenzano. In particolare, sono presenti robinie, ailanti e rovi a formare una fitta barriera che nasconde la vista delle mura e, allo stesso tempo, limita la visuale dall'alto (dal parcheggio di via Muratori) verso la piana coltivata e i colli.

In nessuna delle aree analizzate, la componente arbustiva risulta significativa.



Sopralluogo 2023 - Area verde ai piedi della Torre Galvani: *Cercis siliquastrum* sul lato destro del pendio e specie infestanti che hanno colonizzato le mura sulla sinistra.



Sopralluogo 2023 - Specie infestanti ai piedi delle mura di Via Zenzano. Sono chiaramente identificabili *Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia* e *Rubus ulmifolius*



### 3. INERFERENZE E SOLUZIONI PREVENTIVE

Considerata l'indisponibilità presso l'Amministrazione Comunale di una mappatura esaustiva delle reti esistenti, e la volontà progettuale di intervenire con un approccio adeguato alle caratteristiche dei luoghi oggetto della proposta, lo studio dello stato di fatto conduce a una serie di considerazioni preventive che verranno poi approfondite nelle eventuali successive fasi esecutive. Durante la progettazione dell'intervento è stata effettuata un'indagine visiva dei sottoservizi presenti nella zona d'intervento visto che si prevedono unicamente lavorazioni superficiali senza la necessità di svolgere degli scavi a profondità elevate.

Riguardo al tema dei nuovi impianti arboreo-arbustivi, le specie verranno messe a dimora con il sesto di impianto adeguato e selezionate in base alla loro dimensione a pieno sviluppo così da poter evitare le eventuali interferenze con le reti esistenti. Come regola generale si prevede di mantenere una distanza minima di 3 m dal centro del tronco alla rete esistente per alberi di prima grandezza, che può scendere fino a 2 m per specie di terza grandezza. La componente arbustiva risulta, in generale, meno problematica da questo punto di vista in quanto l'apparato radicale si trova a una quota più superficiale rispetto a quella di passaggio degli impianti.

Le nuove alberature saranno comunque collocate in linea o in prossimità delle esistenti. All'interno del centro storico, dove la situazione potrebbe essere più problematica, non solo per il passaggio delle reti bensì per la mancanza di spazi adeguati, i nuovi impianti potranno essere effettuati in vaso (anche come strategia progettuale per introdurre uniformità nell'arredo urbano in ottica di riordino, uniformità e identità delle aree pedonali).

Per quanto riguarda le reti di drenaggio, non sono previste nuove impermeabilizzazioni di suolo. Si propone la sostituzione di alcune pavimentazioni esistenti con materiale più idoneo agli obiettivi di progetto e, nell'ottica di salvaguardare le alberature presenti e intervenire con un approccio molto più in linea con le attuali problematiche ambientali, in molte aree è prevista la "depavimentazione" in favore di garantire una maggiore permeabilità del suolo.

Sarà valutata con attenzione l'introduzione di nuove reti, in particolare, dell'irrigazione. Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l'irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico, dotato di sensori di pioggia e suddiviso in settori secondo le diverse esigenze idriche delle varie tipologie di sistemazione a verde.

L'utilizzo di specie rustiche e a bassa richiesta idrica, sia arboree che arbustive, consentirà di minimizzare l'utilizzo di acqua di irrigazione che verrà in ogni caso distribuita attraverso l'utilizzo di ale gocciolanti. L'impiego di miscugli di graminacee ed erbacee perenni macroterme per la formazione di prati ornamentali, dove necessari, permetterà di evitare l'irrigazione delle superfici a prato per aspersione.



L'impianto d'irrigazione sarà improntato all'ottimizzazione del consumo idrico e, in funzione della specie arborea ed arbustiva prevista nel progetto delle aree esterne; la tipologia dell'impianto sarà del tipo ad "ala gocciolante" e con anello o irrigatori a calza per alberi dotato di sistema di automazione.

Quindi, su tutta l'area la gestione dei turni irrigui verrà separata mediante la ripartizione in diversi settori di competenza controllati dalle rispettive elettrovalvole. Inoltre, per quanto riguarda le aiuole di tappezzanti e le diverse specie di alberature sarà dimensionato il numero dei gocciolatori intervenendo sulla lunghezza dell'ala gocciolante per mq, o per singolo esemplare, in base alle esigenze idriche peculiari delle varie specie.

Questa suddivisione ed ottimizzazione dei settori permetterà un controllo di dettaglio della fornitura di acqua in base alle necessità reali in termini di evapotraspirazione delle specifiche tipologie vegetali conseguendo l'ottimizzazione del consumo idrico, il massimo dell'efficienza in termini di costi benefici tra acqua erogata e accrescimento/salubrità delle piantagioni, limitando il rischio di perdite per ruscellamento superficiale o percolazione profonda e/o ristagni idrici pericolosi per la salute delle piante. Come già premesso all'inizio del paragrafo, visto il carattere superficiale delle opere in progetto non si evidenziano, allo stato delle conoscenze attuali, particolari interferenze con i sottoservizi esistenti. Durante le successive fasi della progettazione, verranno approfondite le analisi circa il posizionamento dei vari impianti, anche con il coinvolgimento diretto degli enti gestori sul campo.

Nel caso si rendessero necessarie durante le lavorazioni, operazioni di scavo in profondità, dovranno essere condotte sempre con la massima cautela, procedendo in modo da evitare danneggiamenti alle reti esistenti.

Pertanto, è stato valutato un costo pari alla percentuale del 5% per eventuali spostamenti e/o adeguamenti ai sottoservizi esistenti da valutarsi in maggior dettaglio in fase progettuale più avanzata.

#### 4. ARCHEOLOGIA

Le valutazioni dell'impatto archeologico sono possibili solo se gli studi preventivi costituiscono parte integrante della progettazione fin dalle prime fasi, consentendo di effettuare scelte consapevoli e condivise che permettano di non intaccare contesti archeologici e, ove ciò non sia possibile, di individuare soluzioni, concertate con la Soprintendenza, che consentano di salvaguardare tutte le esigenze. A tale scopo, nel momento in cui saranno avviate le successive fasi di progettazione, l'archeologo sarà chiamato a raccogliere i dati necessari a delineare un quadro conoscitivo approfondito delle aree interessate dal progetto, permettendo di individuare quelle in cui la realizzazione dell'opera pone eventuali ordine storico-archeologico.

Nello specifico, in caso si vincita del concorso, saranno predisposte tutte le necessarie attività previste all'ALLEGATO 1, Tabella 3 delle linee guida del DPCM 14 febbraio 2022, ai sensi dell'art. 28, comma 4, del D.Lgs. n. 42/2004, per la procedura D.Lgs. n. 50/2016 art. 25, comma 1 e in sede di progetto preliminare di cui agli articoli 95 e 96 del codice, come riportato di seguito:

- studio della sitografia e bibliografia relativa al contesto indagato;
- analisi di tutte le fonti storiche (fonti letterarie, toponomastica storica, iscrizioni, registri notarili, documentazione ecclesiastica, etc.), di qualsiasi epoca e delle fonti iconografiche (stampe, dipinti, disegni, fotografie, monete antiche che rappresentano in tutto o in parte il contesto indagato, nel suo processo di trasformazione storica);
- verifica di eventuali documenti relativi a indagini archeologiche pregresse conservati presso gli archivi di Soprintendenze, Aerofototeca Nazionale, Archivi di Stato, altri Archivi pubblici e privati;
- analisi dell'evoluzione del contesto indagato attraverso la cartografia storica e confronto con la cartografia attuale;
- interpretazione delle fotografie aeree, disponibili o realizzate appositamente, e delle immagini satellitari disponibili, che possano aiutare ad ipotizzare l'estensione e, talora, l'articolazione planimetrica di evidenze archeologiche;
- conduzione di sopralluoghi mirati a verificare lo stato dei luoghi, in particolare le conseguenze delle attività antropiche anche recenti, con particolare attenzione attività di apporto/asporto di terreno di notevole portata, che abbiano determinato modifiche sensibili del piano di campagna e pertanto possano avere inciso sulla conservazione dei depositi archeologici e più in generale del deposito stratigrafico. L'effettuazione di ricognizioni di superficie/sopralluoghi dovrà inoltre essere mirata a verificare lo stato di conservazione di ogni evidenza archeologica censita a partire da altre fonti informative.

Di conseguenza sarà trasmesso al Soprintendente territorialmente competente, prima dell'approvazione, copia del progetto di fattibilità dell'intervento o di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici, ivi compresi gli esiti delle indagini geologiche e archeologiche preliminari, con particolare attenzione ai dati di archivio e bibliografici reperibili, all'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, alla lettura della geomorfologia del territorio nonché, per le opere a rete, alle fotointerpretazioni.

Qualora la Soprintendenza Archeologia non rilevi la presenza, nell'area prescelta per l'intervento, di elementi di interesse archeologico e pertanto non richieda l'attivazione del procedimento di verifica preventiva, l'esecuzione di eventuali indagini archeologiche tramite saggi di scavo potrà essere disposta solo in caso di emersione, nel corso dei lavori, di nuovi elementi archeologicamente rilevanti.

In caso contrario, l'esito positivo della prima fase delle indagini archeologiche determinerà l'attivazione della seconda fase di indagini, i cui risultati saranno di ausilio per la progettazione definitiva e di quella esecutiva. Il procedimento sarà concluso con la redazione della relazione archeologica definitiva, approvata dal Soprintendente Archeologia, che conterrà una descrizione analitica delle indagini eseguite, con i relativi esiti, e le conseguenti prescrizioni, a seconda della rilevanza archeologica del sito e dell'impatto dell'opera in progetto con le emergenze archeologiche accertate (v. articolo 96, commi 2, 3 e 4 del Codice dei contratti).





MASTERPLAN | Scala 1: 1250



Legenda

- Edifici pubblici di rilievo
- Nuovi collegamenti ciclo pedonali
- Parcheggi esistenti
- Parcheggi nuovi e potenziali
- Zoom di approfondimento progettuale

STRATEGIA

FASE 1

Deviazione del traffico veicolare dal centro storico tramite parcheggi scambiatori nei punti di accesso alla città.

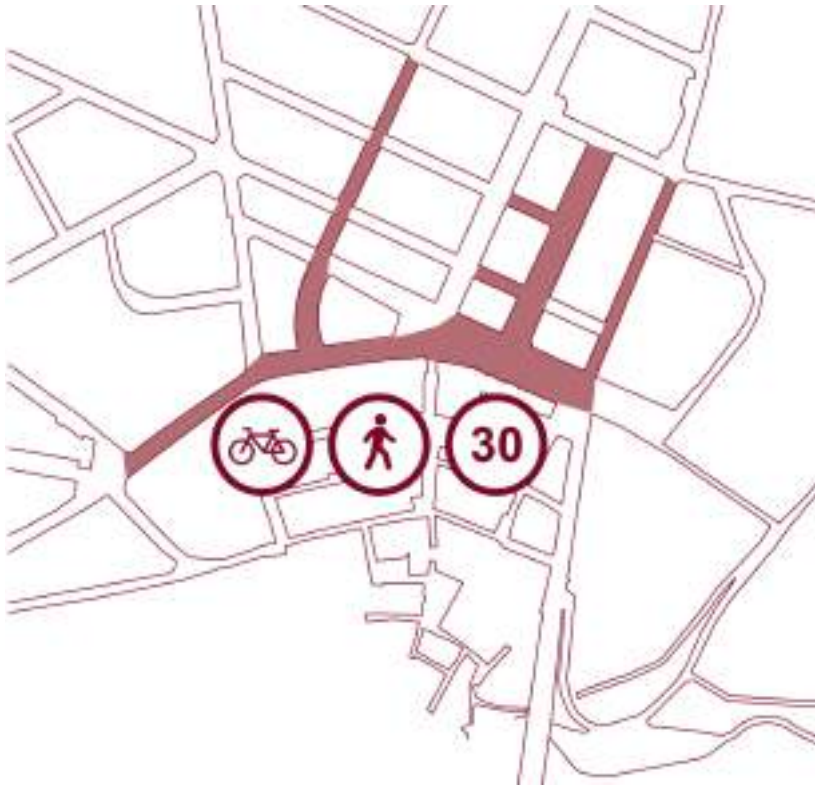
120 posti auto distribuiti nei nuovi parcheggi scambiatori al di fuori del centro storico.



FASE 2

Riappropriazione dei viali carrabili tramite strategia di "shared spaces" e incrementazione della mobilità dolce.

4 viali di accesso al centro storico, con riduzione delle carreggiate, ampliamento dei marciapiedi, flessibili a diversi allestimenti e usi.



FASE 3

Riattivazione del sistema urbano attraverso il processo di "Placemaking"

oltre 7.000 mq di spazi pubblici e 430 m di portici destinati alla convivialità e a fini turistici, ricettivi e commerciali.

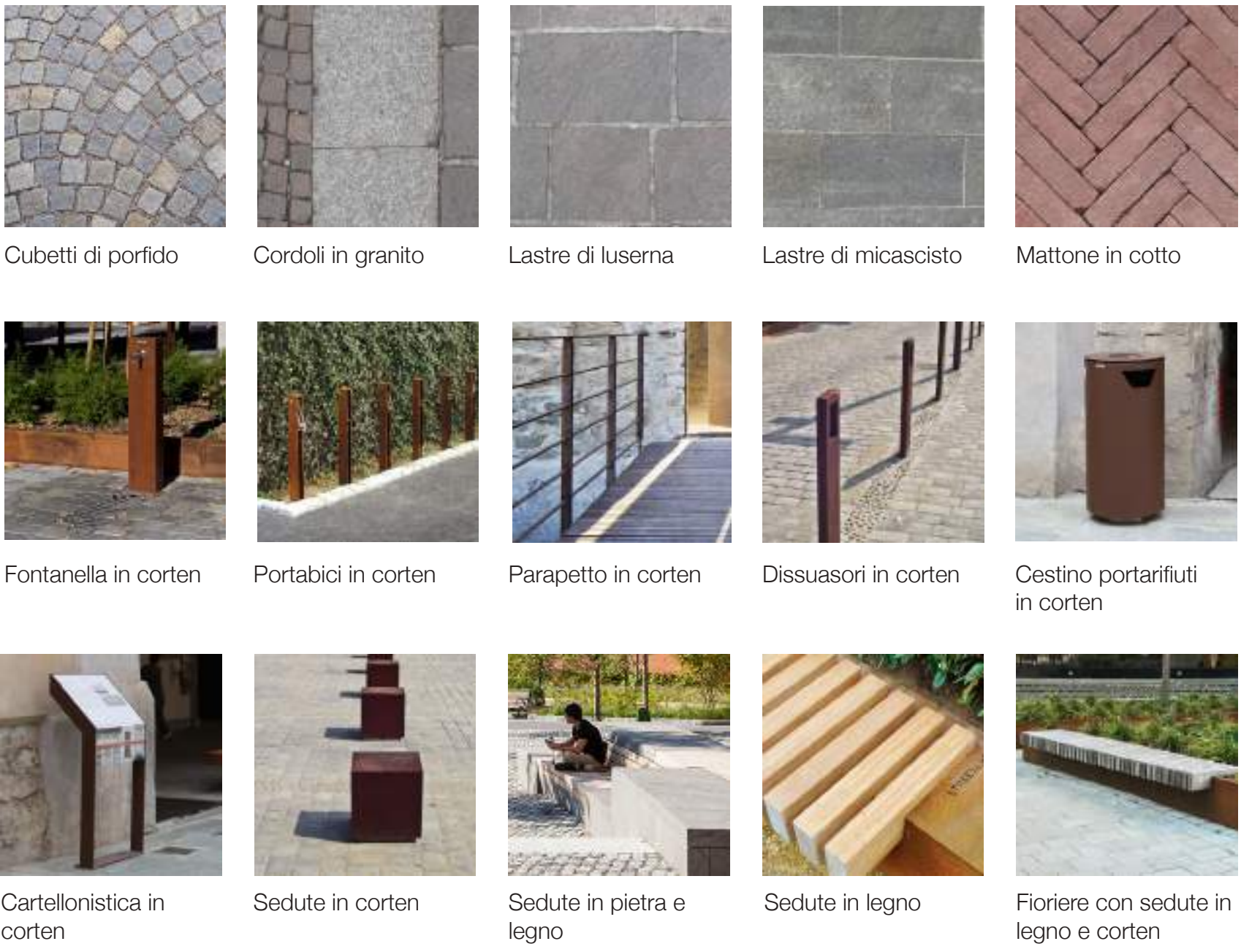


MATERIALI E ARREDI

Tutte le scelte progettuali in merito ad arredi e materiali sono improntate alla massima qualità, resistenza e durabilità degli elementi, privilegiando l'uso di materiali funzionali e resistenti non soggetti a rapida usura.

Gli elementi di **arredo** sono proposti secondo criteri di "safe design" che consistono nella scelta di elementi ancorati al suolo e privi di parti removibili o danneggiabili con facilità. Le tipologie scelte sono prevalentemente in **corten e legno** (in essenze durevoli tipo legno tropicale o in legno composito) per armonizzarsi, sia dal punto di vista cromatico che materico con le preesistenze storiche.

Le **pavimentazioni** rispondono ad una logica di utilizzo e manutenzione, puntando alla realizzazione di un'immagine chiara degli spazi aperti, privilegiando tipologie già utilizzate nel centro storico (profido, micascisto, mattone..) per un intervento che si inserisce rispettosamente. La scelta dei materiali si basa, inoltre, su considerazioni legate ad accessibilità da parte di tutti gli utenti, necessità di smaltimento/recupero delle acque meteoriche e carrabilità da parte di mezzi di soccorso e manutenzione.



VEGETAZIONE

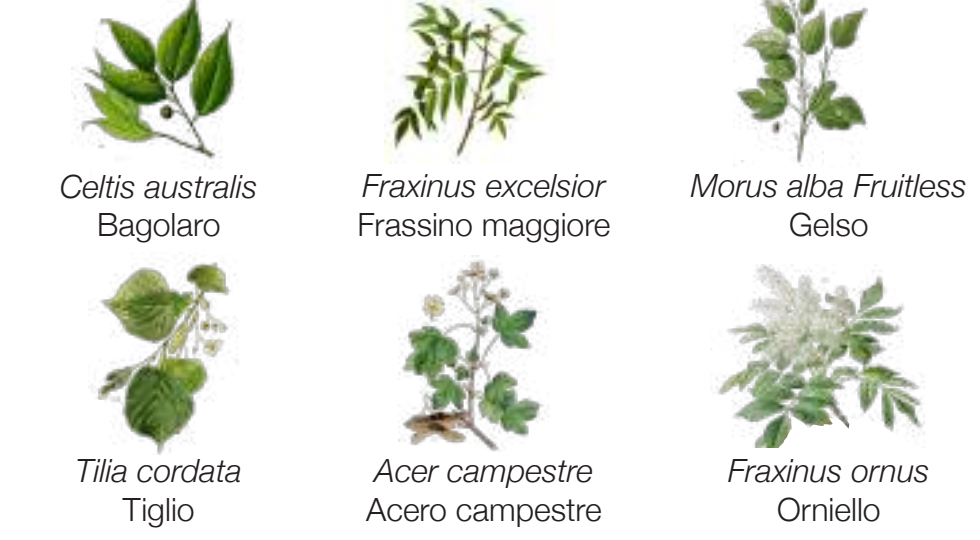
La strategia per la riqualificazione e l'implementazione del verde cittadino è caratterizzata da 3 azioni principali:

- Depavimentazione** per rendere il suolo più permeabile e per la salvaguardare il verde esistente.
- Introduzione di **nuove aree verdi** per la valorizzazione e riqualificazione del centro.
- Introduzione di aree con **verde a fioritura scenografica** (superbloom) per biodiversità e identità/marketing.

Le specie *(individuate tra quelle elencate nella Tabella 1 del Regolamento Comunale del Verde Pubblico e Privato di Vignola)* sono selezionate, in particolare, per la loro elevata adattabilità in ambienti urbani, resistenza e limitate le esigenze idriche.



FILARI ALBERATI E PARCHEGGI



ALBERI DA FRUTTO E ORNAMENTALI



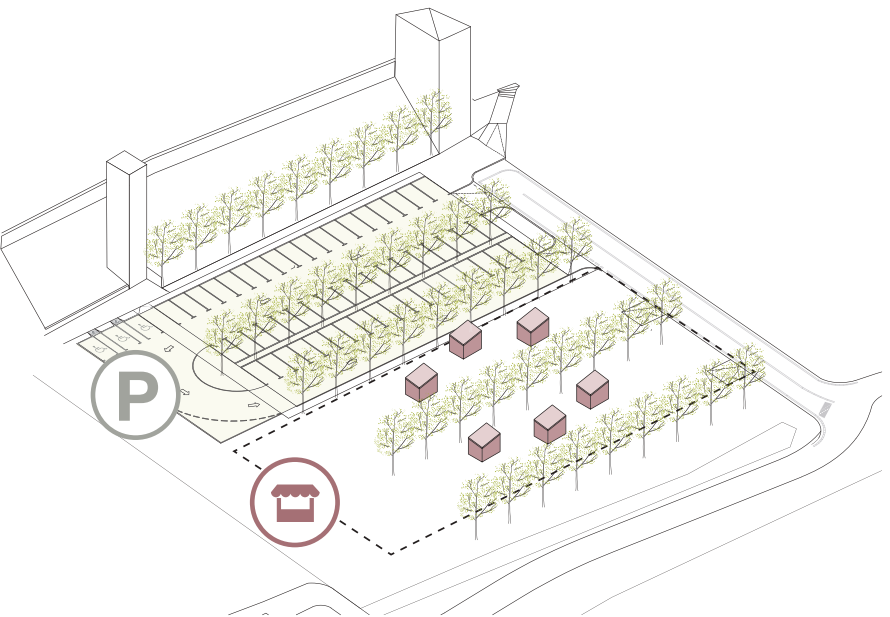


FASE 1 | DEVIAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE PREVEDENDO PARCHEGGI SCAMBIATORI NEI PUNTI DI ACCESSO



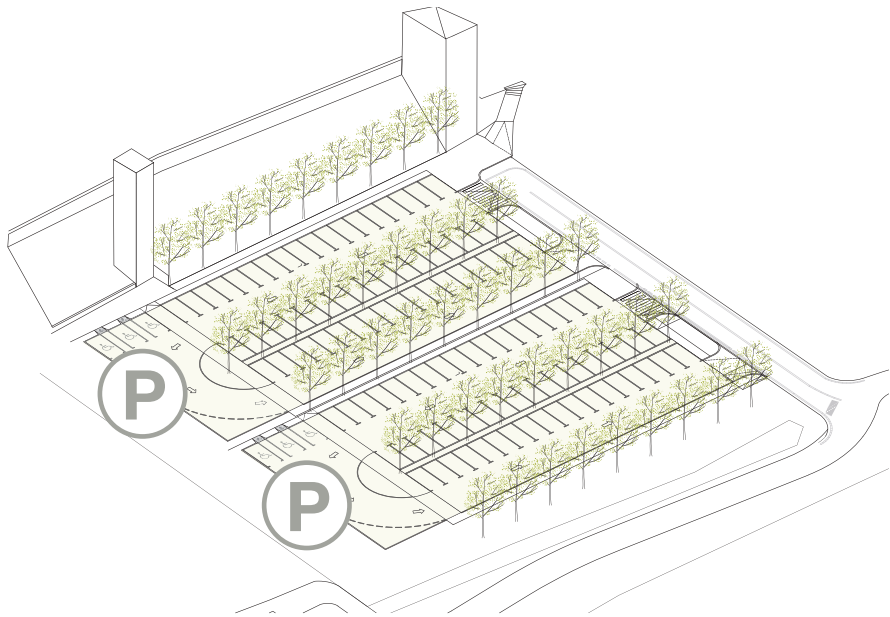
GLI INTERVENTI

Nell'ottica di una transizione verde, il progetto prevede la deviazione del traffico in alcune strade e l'eliminazione di alcuni parcheggi del centro, progettando parcheggi, anche scambiatori, al di fuori delle mura storiche. Si prevede, dunque, di liberare il quadrilatero composto dalle Vie Cantelli, Bonesi, Soli, Bernardoni e Fontana e Piazza Carducci dallo stationamento auto. Non saranno eliminati completamente ma si agir  per perequazione, ricollocandoli nell'area "delle basse" (1), nel parcheggio (previsto) di via al Panaro, e nei parcheggi esistenti in Corso Italia e ai piedi della Rocca in Via Zenzano. Per completare il ragionamento strategico sulla delocalizzazione dei parcheggi e l'incremento di attrattivit  turistica, il progetto prevede anche la valorizzazione degli accessi al centro storico, in particolare del sottopasso pedonale (2) e della nuova piazzetta di sbarco dal parcheggio (3).



STEP 1

In una prima fase viene realizzato il parcheggio da 60 posti, la struttura di risalita e viene gi  realizzata tutta l'infrastruttura verde sull'intera area. Lo spazio rimasto libero viene utilizzato per mercato, eventi e usi temporanei.

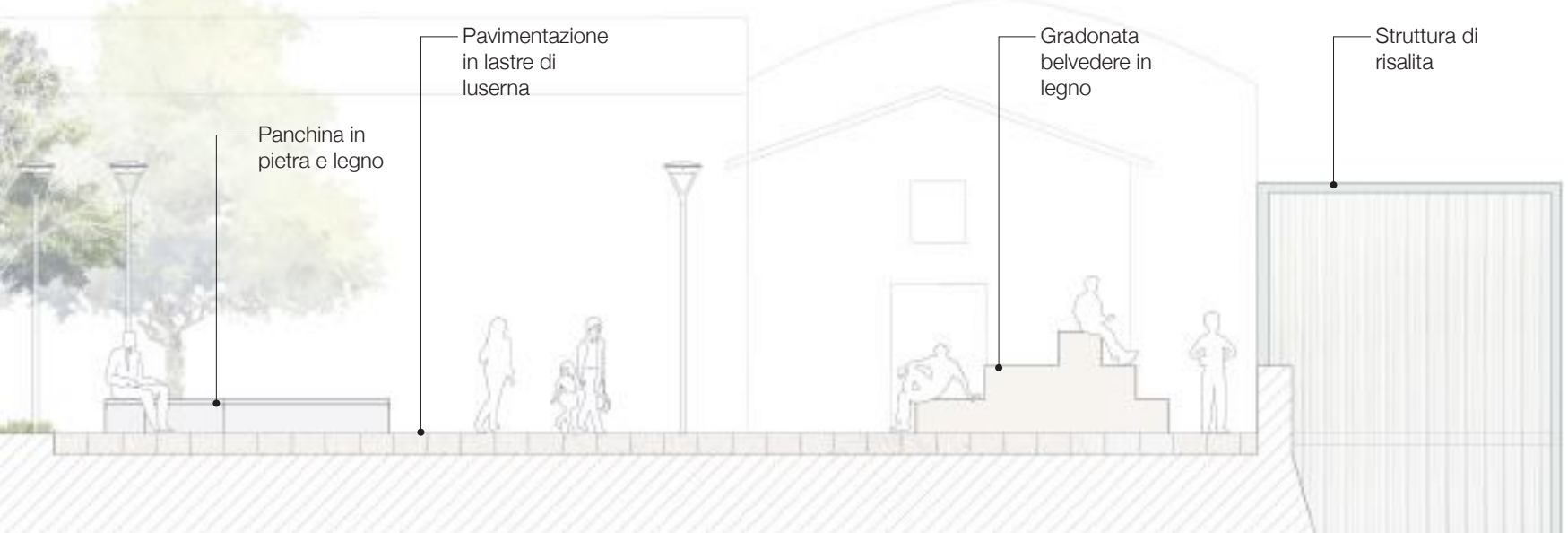
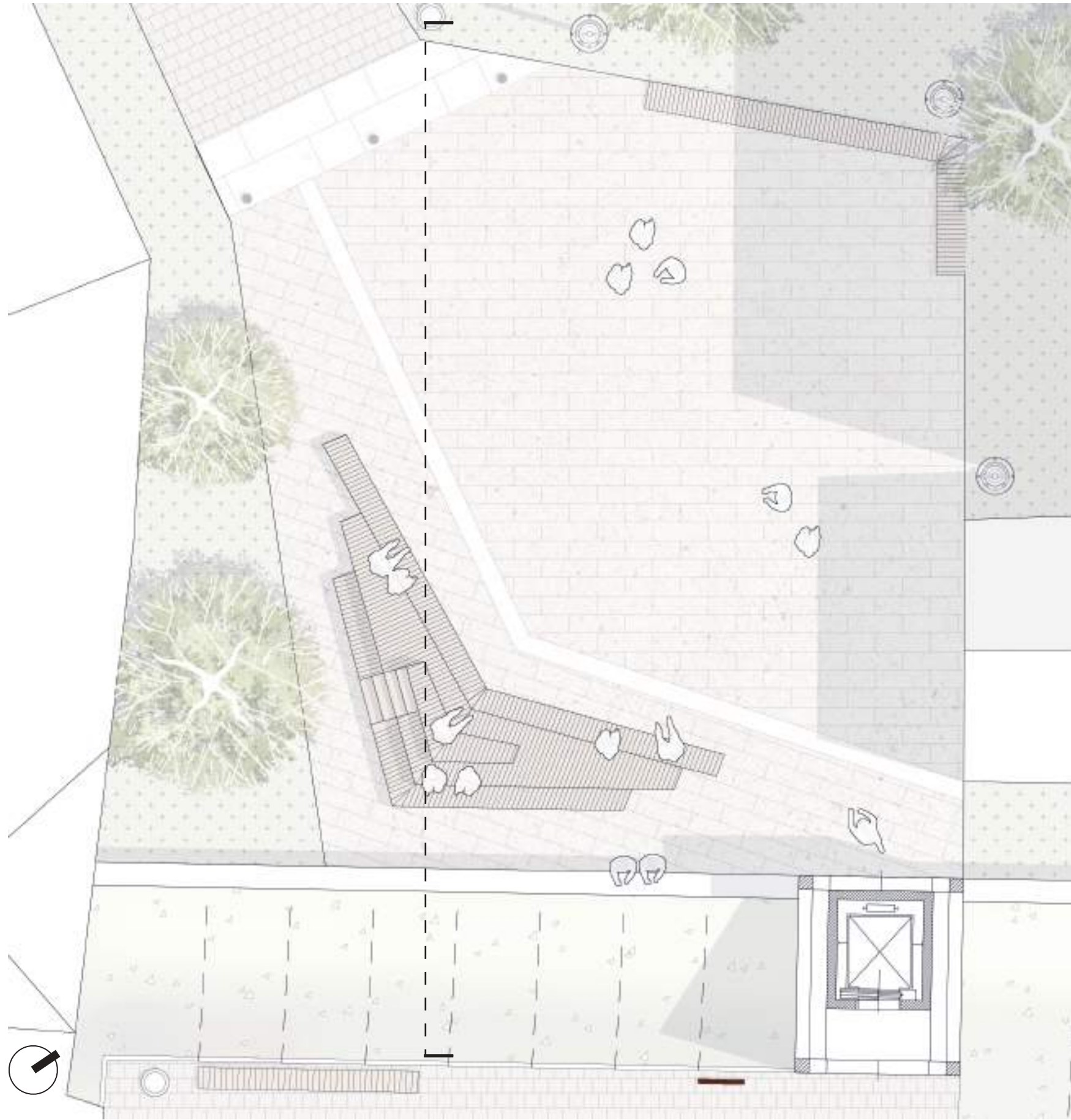


STEP 2

In una fase successiva, valutando effettive necessit , il parcheggio pu  essere raddoppiato fino a 120 posti, utilizzando tutta la superficie a disposizione, trattata con pavimentazione permeabile in calcestruzzo e autobloccanti con ghiaia.



PARCHEGGIO DELLE BASSE | Planimetria 1:300



PIAZZA BELVEDERE DI INGRESSO AL CENTRO STORICO | Planimetria e sezione 1:100

Il sottopasso pedonale dal parcheggio di via Zenzano a via Posterla rappresenta uno degli accessi pedonali principali al centro storico.

Il passaggio, attualmente in condizioni che poco invogliano all'utilizzo, verr  ripensato in chiave di "portale" iconico, come una soglia che valorizza l'accesso alla citt . Una serie di archi in successione ricorda il susseguirsi dei portici tipici del centro di Vignola, enfatizzando cos  uno dei caratteri peculiari della citt dina. La sistemazione riguarda anche lo spazio esterno antistante, con la creazione di un'area sosta attrezzata e ombreggiata a servizio del parcheggio limitrofo.

All'interno del tunnel si lavorer  con un'illuminazione scenografica e con la possibilit  di allestimento delle pareti, che vengono predisposte per diventare una "galleria d'arte" che pu  ospitare installazioni di artisti locali.



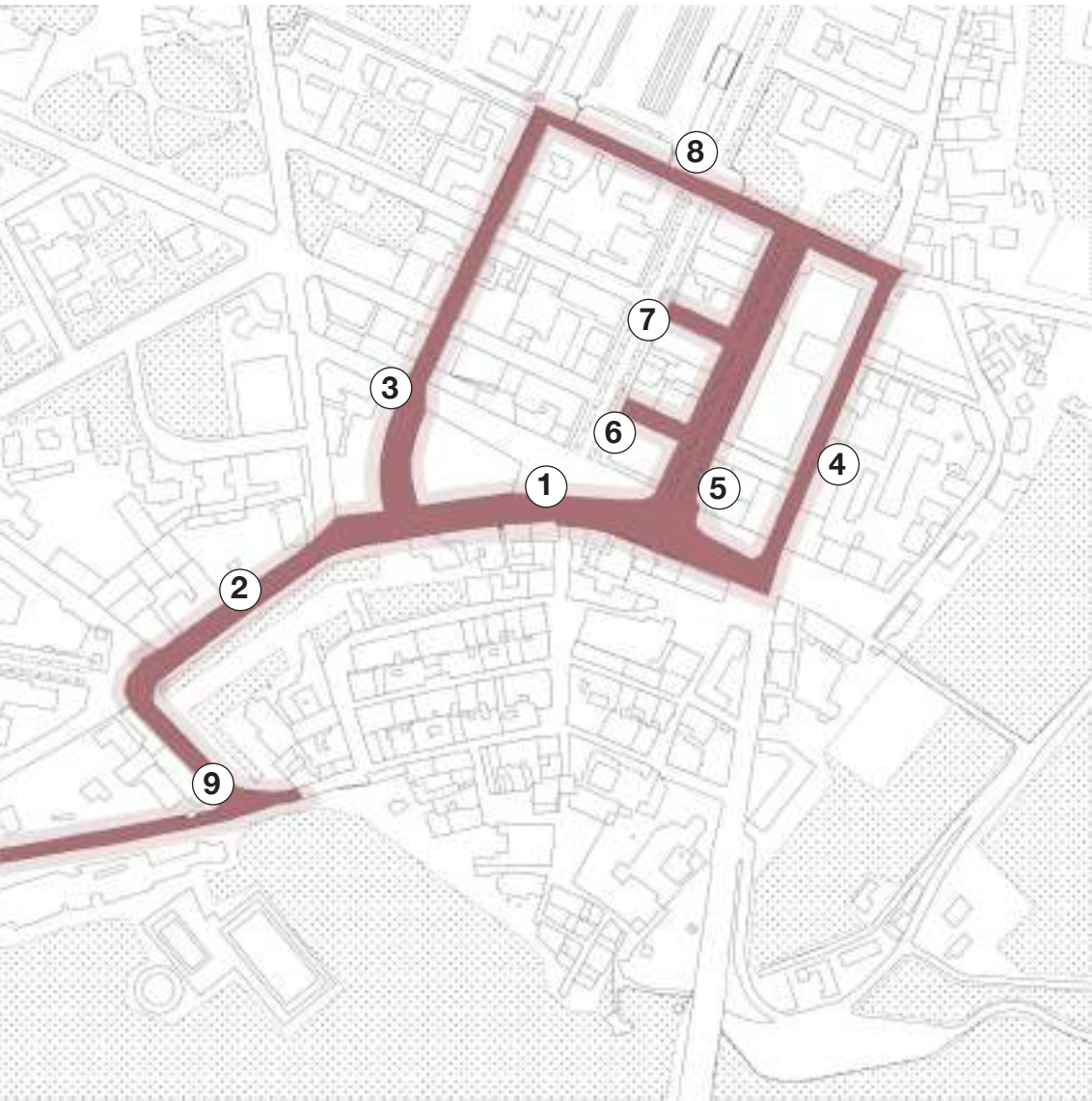
SOTTOPASSO | Vista



PARCHEGGIO DELLE BASSE | Vista



FASE 2 | RIAPPROPRIAZIONE DEI VIALI CARRABILI ATTRAVERSO LA STRATEGIA DI SHARED SPACES

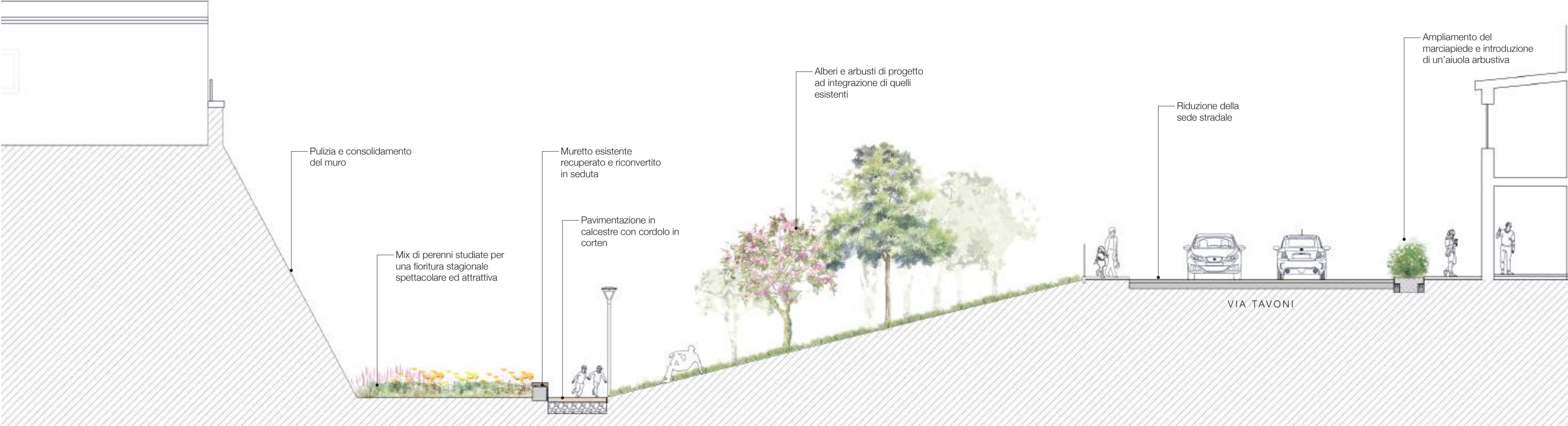


GLI INTERVENTI

- 1. **Corso Italia:** riduzione del volume di traffico con restringimento delle corsie e miglioramento degli attraversamenti pedonali
- 2. **Via Tavoni e fossato:** riordino della sosta con ampliamento del marciapiede, intervento di riqualificazione dell'area verde del fossato delle mura e relativo margine stradale
- 3. **Via Plessi:** rifacimento e ampliamento dei marciapiedi
- 4. **Via Battisti:** ampliamento dei marciapiedi
- 5. **Via Trento e Trieste:** abbattimento barriere architettoniche dei portici, riorganizzazione della sosta, ampliamento dei percorsi pedonali, protezione delle alberature
- 6. **Via Minghelli:** revisione sezione stradale con riduzione della sosta con riqualificazione e pedonalizzazione
- 7. **Via Paradisi:** revisione della sezione stradale con ampliamento dei marciapiedi
- 8. **Via Bellucci:** revisione della sezione stradale con ampliamento dei marciapiedi lato nord
- 9. **Via Portello:** riqualificazione della pavimentazione e pista ciclabile



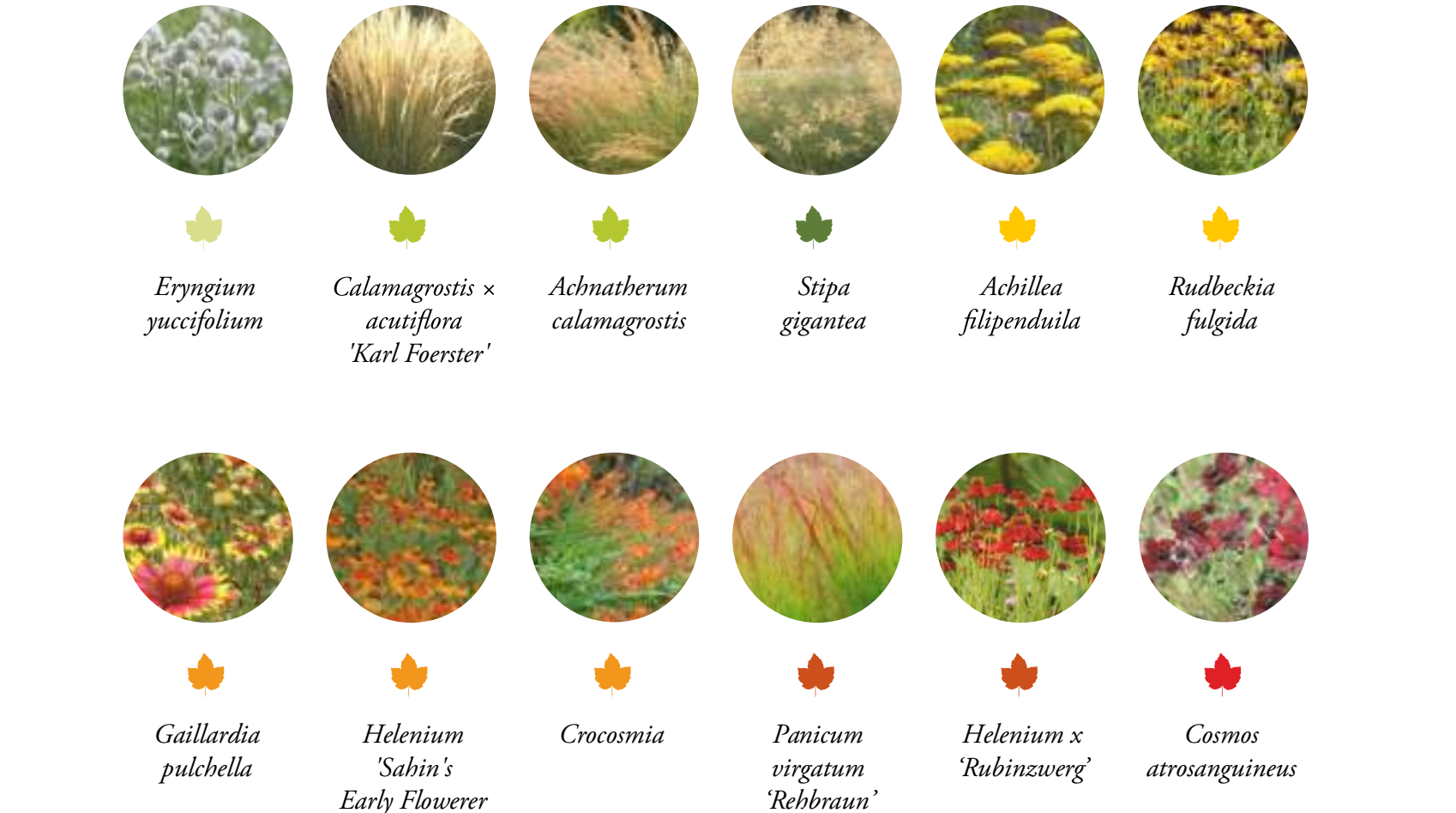
FOSSATO DELLE MURA I Vista



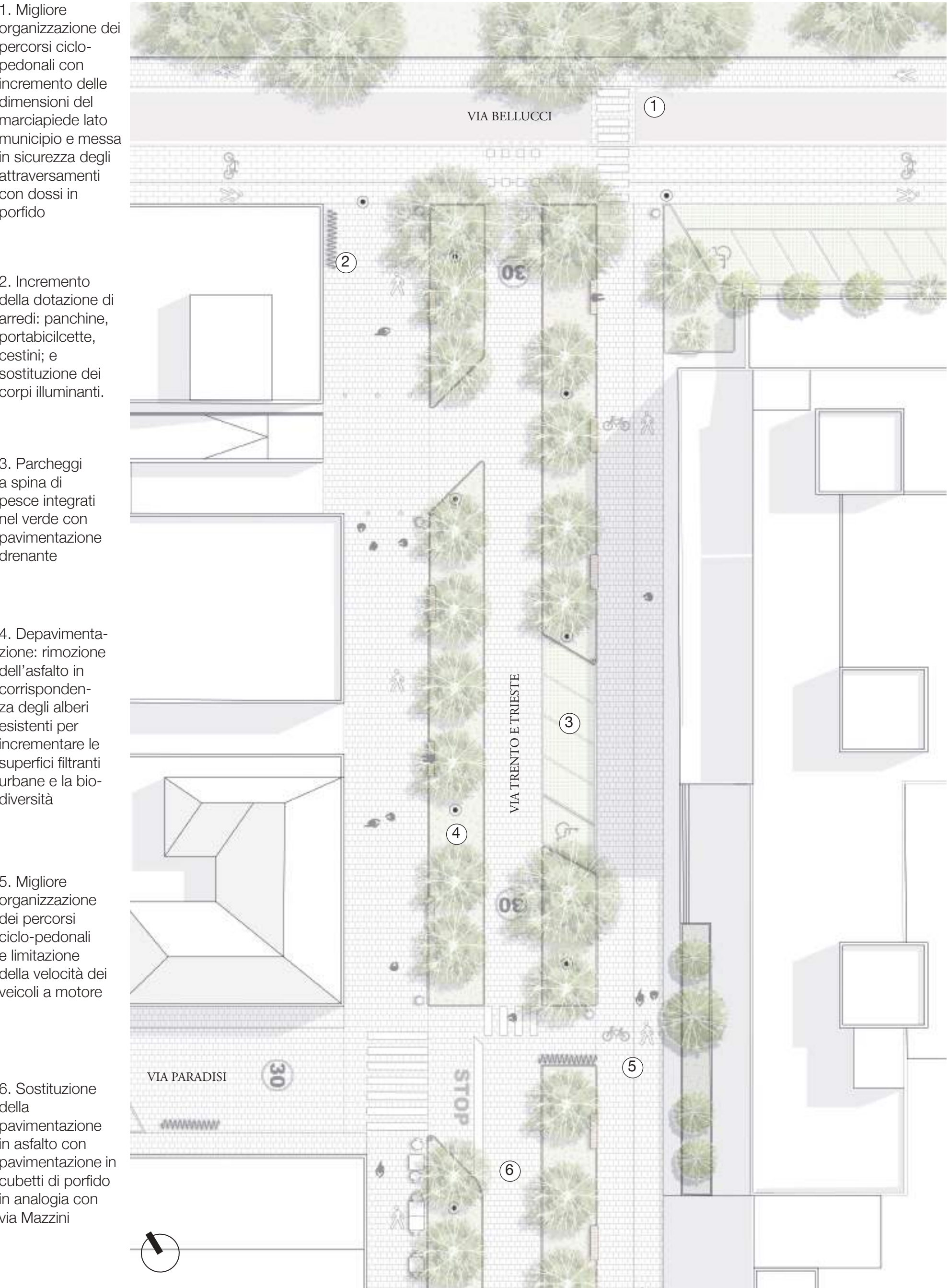
VIA TAVONI E FOSSATO DELLE MURA I Sezione 1:100



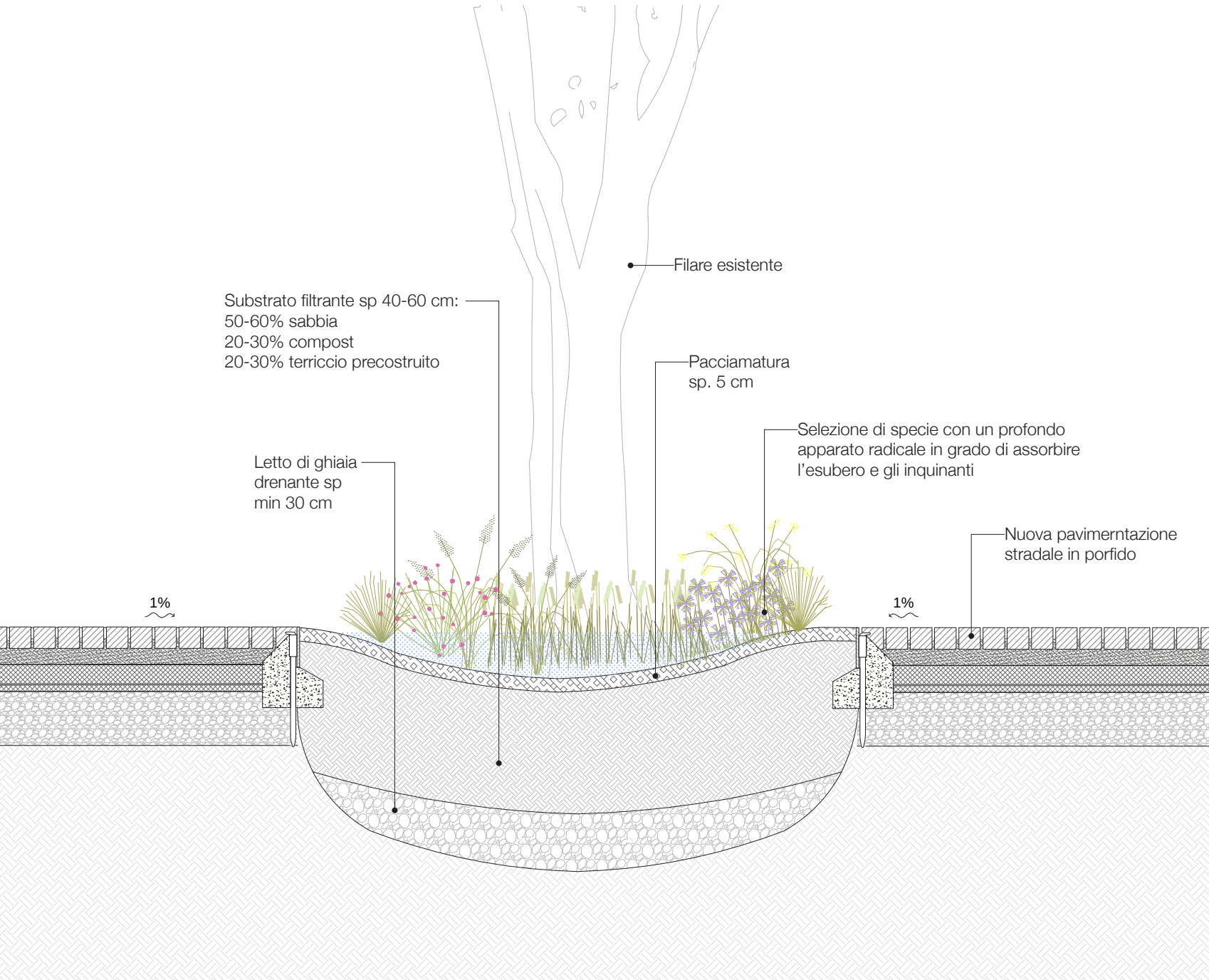
VIA TRENTO E TRIESTE I Vista



La vegetazione gioca un ruolo fondamentale nell'aumentare l'attrattività e la biodiversità di questo luogo: alberi dalle fioriture precoci (*Amelanchier lamarkii*, *Malus evereste*) accenderanno la primavera insieme ai gruppi di *Cercis siliquastrum* già esistenti, gruppi di alberi di seconda grandezza e dal foliage autunnale accompagneranno il percorso (*Liriodendron tulipifera*). Dalla primavera all'estate inoltrata, una **fioritura scenografica di erbacee perenni** dai toni caldi alla base delle mura storiche, sarà attrattiva per cittadini e turisti oltre a richiamare insetti impollinatori, fondamentali per i benefici ecosistemici.



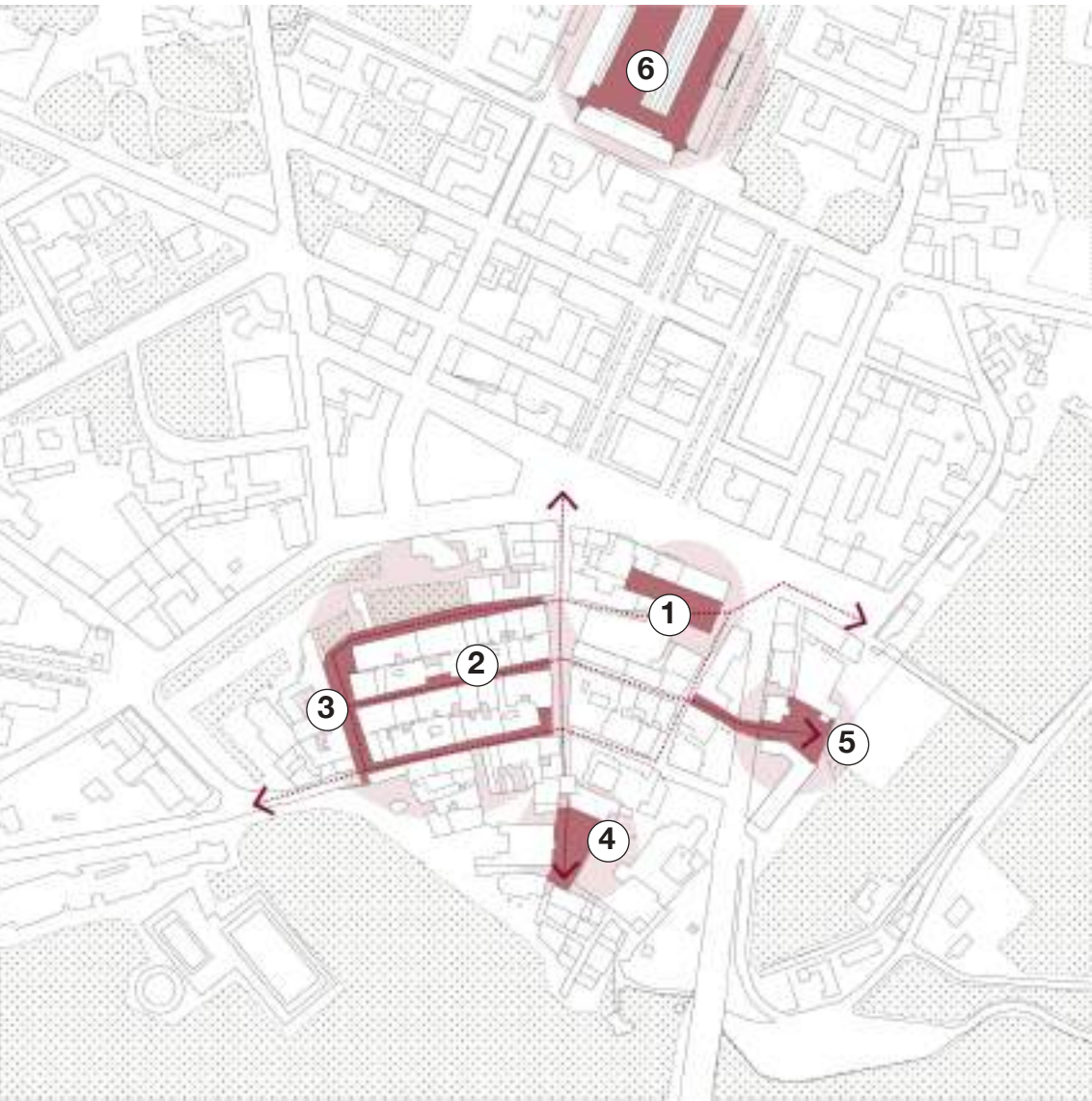
VIA TRENTO E TRIESTE - VIA BELLUCCI - VIA PARADISI I Planimetria 1: 150



RAIN GARDEN I Dettaglio 1:20

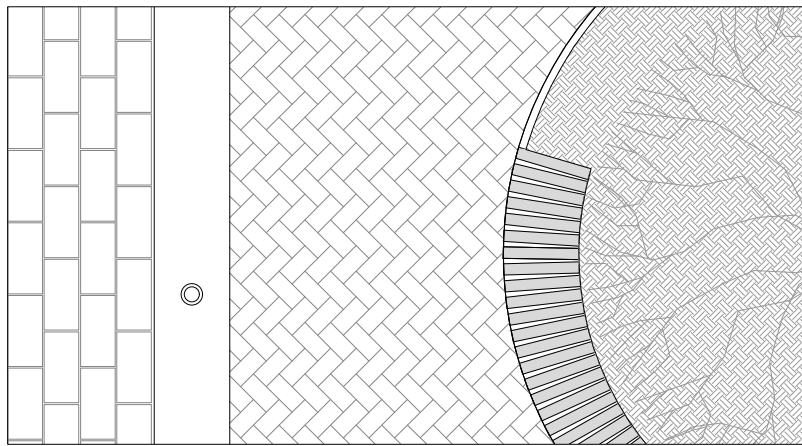
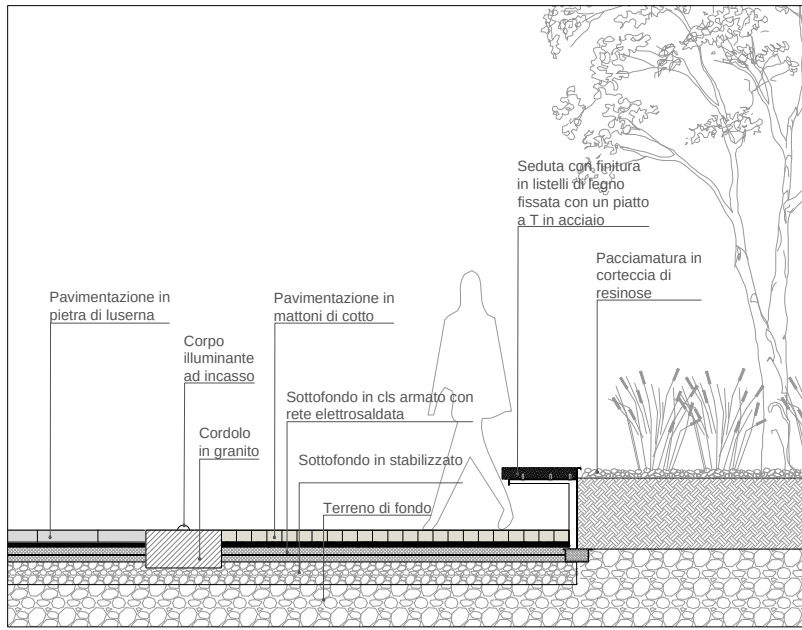


FASE 3 | RIATTIVAZIONE DEL SISTEMA URBANO ATTRAVERSO IL PROCESSO DI PLACEMAKING

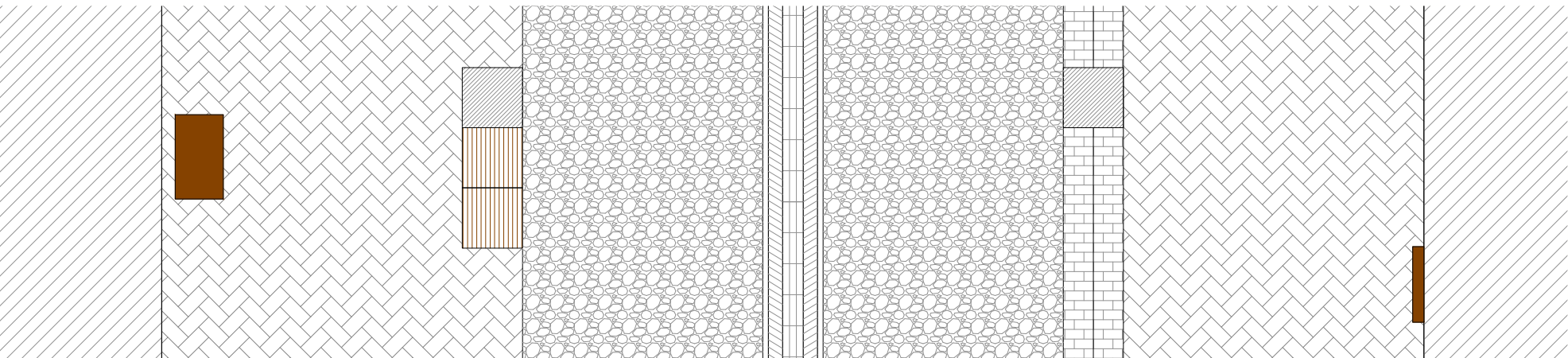
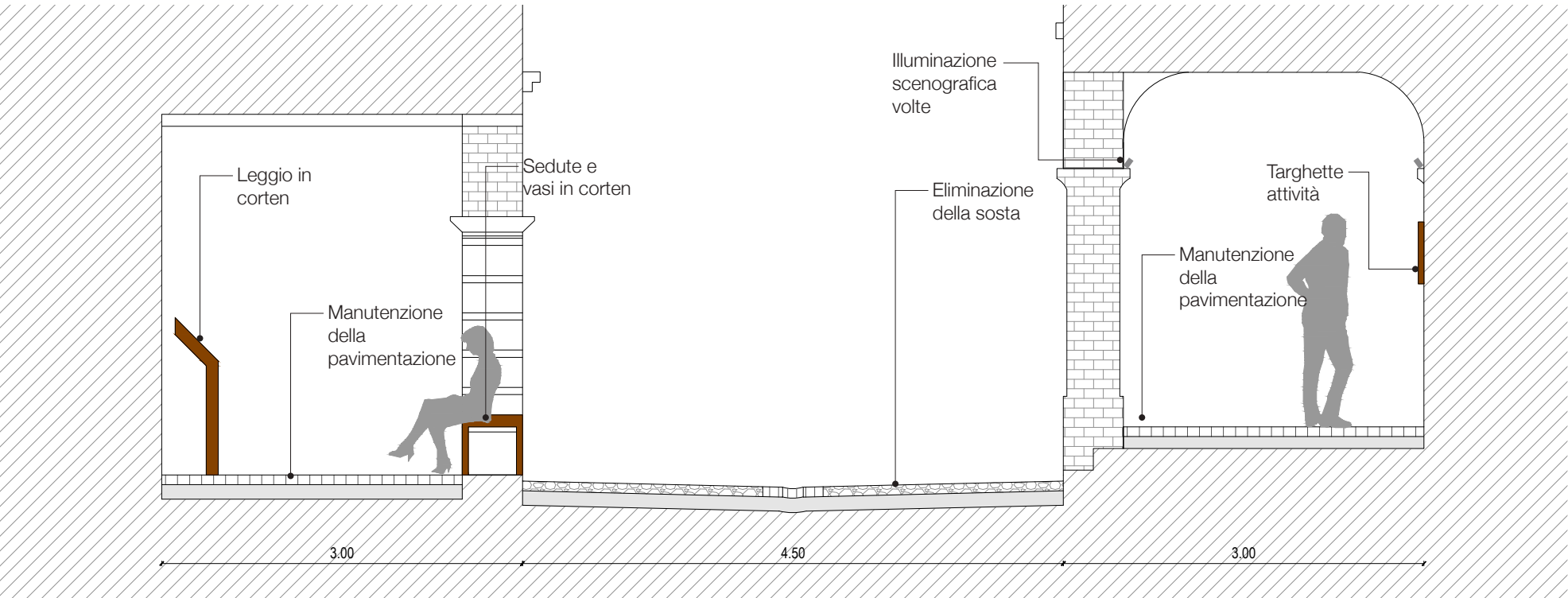


GLI INTERVENTI

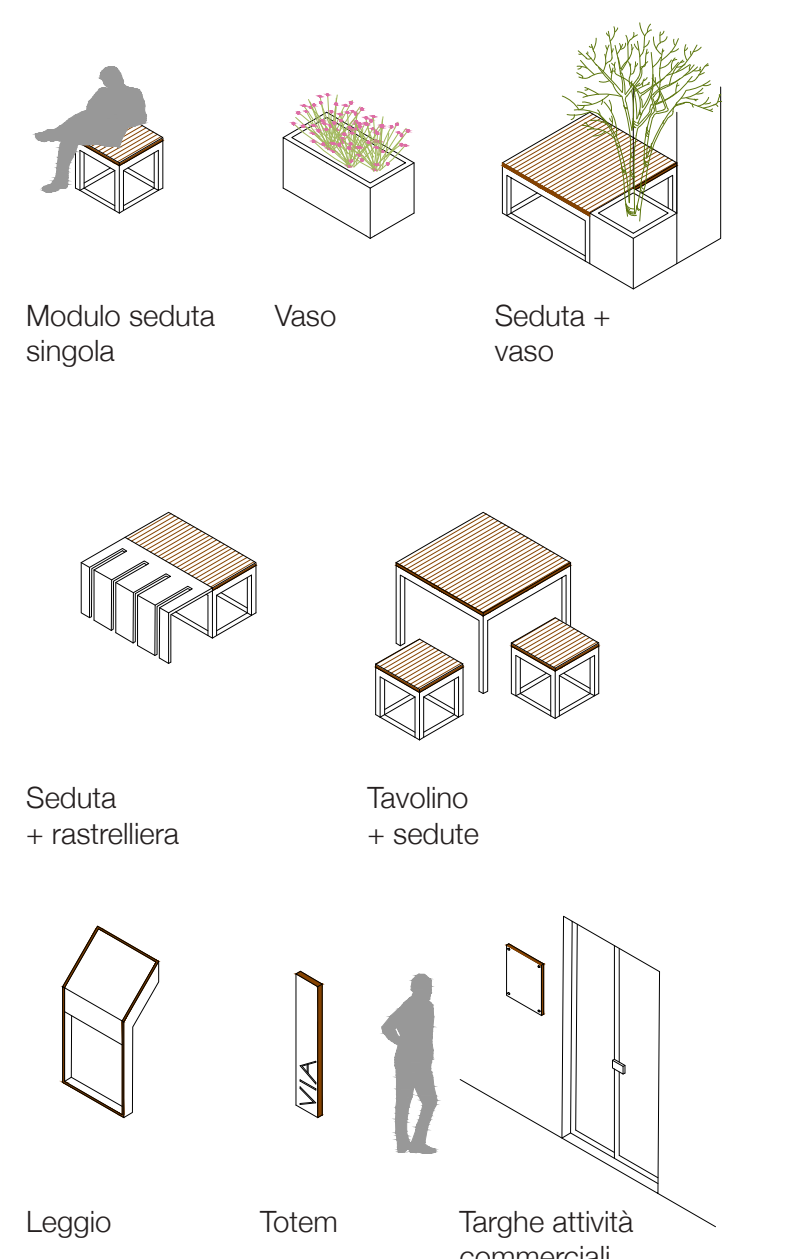
Per “placemaking” si intende un processo di pianificazione e progettazione collaborativo, attraverso il quale si può modellare la sfera pubblica, per massimizzarne il valore condiviso, rafforzando la connessione tra le persone e i luoghi che condividono. L'obiettivo, in questa fase, è quello di individuare le aree ad oggi precluse alla cittadinanza o sottoutilizzate e, tramite il progetto di riappropriazione, restituirle alla comunità, favorendo l'integrazione e la manutenzione futura degli stessi. Tali aree sono state individuate nel centro storico nell'attuale parcheggio in Piazza Carducci (1), nelle strade porticate (2), in Via Cantelli (3) e in Piazza dei Contrari (4) per poi espandersi anche nella nuova Piazza belvedere (5) e nell'Ex Mercato ortofrutticolo (6). È possibile attivare quindi un processo di ricerca degli stakeholders, pubblici e privati, che possano intervenire in modo diretto nel progetto.



DETTAGLIO PIAZZA | Planimetria e sezione 1:50



I PORTICI | Sezione tipologica Via Bonesi 1:50



KIT RIQUALIFICAZIONE PORTICI



VIA BONESI | Vista



PIAZZA GIOSUÈ CARDUCCI | Planimetria 1:250

1. Viabilità limitata ai residenti
2. Isole di vegetazione con sedute
3. Nuova pavimentazione in mattoni di cotto
4. Sostituzione dell'asfalto con pavimentazione in pietra di luserna
5. Nuovi spazi per i plateatici
5. Incremento delle attrezzature (rastrelliere, cestini, segnaletica)
6. Nuova illuminazione con lampade a basso consumo
7. Passaggio pedonale rialzato su Corso Italia



PIAZZA GIOSUÈ CARDUCCI | Vista