



VIA VITTORIO VENETO

una riqualificazione urbana condivisa



REPORT DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

VIA VITTORIO VENETO

una riqualificazione urbana condivisa

Via Vittorio Veneto è una strada urbana che si sviluppa in direzione nord-sud, non lontano dal centro antico della città. Si tratta di una via molto frequentata, con una carreggiata a doppio senso di marcia e ampi marciapiedi, attualmente occupati dalle auto in sosta, che necessita di una riqualificazione.

Nell'ambito del Programma triennale delle opere pubbliche, l'Amministrazione Comunale ha previsto per l'anno 2022 la messa a bilancio di 2 milioni di euro per la riqualificazione di via Veneto, affidandone la responsabilità al Settore Mobilità, eliminazione barriere architettoniche e trasporto pubblico.

Il percorso di ri-progettazione della via ha l'obiettivo di innalzare la qualità urbana, regolamentare la sosta, ampliare gli spazi per la mobilità dolce, migliorare la sicurezza e la fruibilità per ciclisti e pedoni e incoraggiare una maggiore socialità urbana, oltre che implementare il verde e riqualificare gli spazi pubblici con nuovi arredi e attrezzature.

È stata, a tal fine, avviata l'attività propedeutica alla progettazione, mediante appositi incarichi professionali per il rilievo topografico plano-altimetrico e l'indagine sulla sosta.

L'attività di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva è stata affidata all'arch. Matteo Dondé.

All'esito del primo studio di fattibilità elaborato dal progettista incaricato, l'Assessorato alla Mobilità ha valutato l'opportunità di procedere con la progettazione partecipata, quale elemento importante di confronto e condivisione con i cittadini, le realtà associative e i vari stakeholder, demandando l'individuazione della soluzione progettuale al termine del processo partecipativo stesso.

Tra i vari portatori di interesse rappresentativi delle realtà e delle attività del Quartiere Sant'Eustacchio, si è ritenuto opportuno avviare un tavolo di confronto e di condivisione di idee, dando mandato all'ufficio Urban Center Brescia di coinvolgere il Consiglio di Quartiere, il Comitato Sant'Eustacchio e la neonata associazione di commercianti, artigiani e professionisti di via Veneto.

Con tali soggetti, **nel settembre del 2021**, è stato quindi attivato un percorso di condivisione per il ridisegno urbano della via Vittorio Veneto, coordinato dall'Ufficio Urban Center Brescia, con l'idea di sviluppare non solo una riqualificazione urbana in chiave di sostenibilità ambientale, ma anche un modello di progettazione urbana incentrato sulla socialità dei cittadini.

IL PERCORSO DI PROGETTAZIONE PARTECIPATA

L'approccio partecipativo

Lavorare con un approccio partecipativo significa coinvolgere in forma attiva i beneficiari potenziali del ridisegno della via, fin dalla sua ideazione, condividendo le varie ipotesi progettuali. Ciò offre l'opportunità di lavorare su idee che siano frutto della collaborazione degli abitanti della zona, che possono così comprendere la complessità del problema ed esprimere liberamente la propria opinione.

Durata e informazioni sul percorso

Il percorso di condivisione delle scelte per la riqualificazione urbana della via si è sviluppato nell'arco di circa un mese e mezzo, attraverso quattro incontri di discussione e progetto, facilitati e gestiti con tecniche specifiche della partecipazione.

Gli incontri si sono svolti nelle date del 9-17-30 settembre e 18 ottobre, presso gli spazi di Urban Center Brescia, a Mo.Ca, in via Moretto 78, ed hanno visto la partecipazione di tutti gli stakeholder coinvolti.

I partecipanti sono stati chiamati a condividere esperienze, conoscere e far conoscere dati e materiali, discutere ed elaborare le diverse possibili soluzioni progettuali sul tema dato.

Gruppo di coordinamento del percorso di partecipazione

il percorso di partecipazione è stato:

promosso da **Federico Manzoni** – Assessore alle politiche della mobilità e ai servizi istituzionali.

gestito da **Elena Pivato e Giovanni Chinnici di Urban Center Brescia**, per quanto riguarda l'impostazione metodologica, l'organizzazione del processo, la facilitazione degli incontri, la rielaborazione e la rendicontazione dei contributi degli stakeholder coinvolti;

coadiuvato da **Stefano Sbardella, Nadia Bresciani e Michele Mombelli del Settore Mobilità**, per la supervisione e il supporto tecnico necessario alla buona riuscita del processo: dalla raccolta dei dati e dei materiali del territorio in esame ai rapporti con l'Assessore.

e supportato da **Matteo Dondé – architetto incaricato** per lo sviluppo dei contenuti tecnici, le relazioni sulla mobilità sostenibile e le elaborazioni progettuali prima, durante e dopo i laboratori.

LE FASI DEL PERCORSO

Il percorso si è svolto in quindici fasi, per complessivi quattro incontri: dopo un primo incontro di avvio del percorso, ove sono state condivise le modalità di svolgimento del processo partecipativo, si sono svolte tre sessioni di laboratorio, per l'analisi dello stato di fatto, per lo studio delle alternative progettuali e per la sintesi delle idee, come da calendario che segue:

Primo incontro

Giovedì 9 settembre 2021 ore 17:00 – 18:30

- incontro di introduzione e avvio del percorso ove sono state condivise le modalità di svolgimento del processo partecipativo

Secondo incontro

Venerdì 17 settembre 2021 ore 17:00 – 19:00

- Obiettivi, tempi e risorse del progetto
- Definizione dei vincoli e dati sull'area d'intervento
- Via Veneto ieri e oggi: l'architetto racconta
- Introduzione ai laboratori di analisi
- Domande
- Il quartiere immagina: sogni e aspettative per una via che cambia
- Esempi virtuosi: l'architetto illustra

Terzo incontro

Giovedì 30 settembre 2021 ore 17:00 – 19:00

- Introduzione al laboratorio di progetto
- Via Veneto ieri, oggi e domani: la parola al quartiere

Quarto incontro

Lunedì 18 ottobre 2021 ore 17:00 – 19:00

- Soluzioni progettuali: l'architetto propone
- Osservazioni del quartiere sui progetti

Elaborazioni degli uffici

Novembre 2021

- Sintesi del percorso partecipativo
- Individuazione della proposta progettuale ed elaborazioni tecniche

Assemblea di Sintesi

Giovedì 2 dicembre 2021 ore 20:30 -22:30

- presentazione esiti del percorso partecipato e della sintesi progettuale
- Discussione e informazioni sulle prossime azioni dell'Amministrazione comunale

IL TABELLONE CON LE FASI DEL PERCORSO



SINTESI DEGLI INCONTRI

Primo incontro

Giovedì 9 settembre

ore 17:00 – 18:30

Urban Center Brescia, MO.CA, via Moretto 78

Nel primo incontro sono state illustrate le intenzioni dell'Amministrazione di procedere alla riqualificazione di Via Veneto nel corso dell'anno 2022 e sono state fornite indicazioni circa lo svolgimento del processo partecipativo, lasciando poi ai presenti la possibilità di esprimere un primo parere da cui sono emerse le principali criticità rilevate dalle varie associazioni e che sono riconducibili al tema della sosta e dell'arredo urbano.

Secondo incontro

Venerdì 17 settembre

ore 17:00 – 19:00

Urban Center Brescia, MO.CA, via Moretto 78

Il secondo incontro è stato fondamentalmente suddiviso in due momenti:

- un primo momento nel quale i tecnici del Settore Mobilità e il progettista, arch. Dondé, hanno illustrato lo stato di fatto degli elementi caratterizzanti la via e riportato l'attenzione su alcuni progetti di riqualificazione urbana con esempi di soluzioni virtuose adottate da altre città;
- il secondo momento, costituito dal primo vero e proprio laboratorio di progettazione, denominato "Il Quartiere immagina", nell'ambito del quale si è voluto riportare l'attenzione dei partecipanti sugli aspetti positivi che la riqualificazione urbana della via porterebbe e dal quale sono emerse, in modo forte, parole chiave quali "sicura", "verde", "vivibile" e "ordinata".

Terzo Incontro

Giovedì 30 settembre

ore 17:00 – 19:00

Urban Center Brescia, MO.CA, via Moretto 78

Nel terzo incontro è proseguita l'attività di laboratorio degli stakeholder, che hanno ragionato sulle possibili soluzioni di ridisegno della strada, definendo nuove planimetrie e sezioni stradali.

Fatta salva la necessità comune di eliminare la sosta dal marciapiede, le soluzioni di ridisegno della strada pensate dai partecipanti sono riconducibili a 3 schemi progettuali: due corsie ciclabili su strada (soluzione A), due piste ciclabili su marciapiede (soluzione B) e una pista ciclabile bidirezionale su marciapiede o in carreggiata (soluzione C).

Quarto incontro Lunedì 18 ottobre

ore 17:00 – 19:00

Urban Center Brescia, MO.CA, via Moretto 78

Nel quarto incontro, dopo un riassunto del percorso affrontato nelle serate precedenti, vi è stata l'illustrazione da parte del progettista, che sulla base delle proposte ipotizzate dai partecipanti, ha elaborato 3 soluzioni progettuali rispondenti a quanto emerso nel lavoro di partecipazione. Al termine dell'incontro, si è proceduto alla formulazione delle preferenze, da parte dei partecipanti, sulle tre diverse soluzioni.

ELABORAZIONI DEGLI UFFICI

Novembre 2021

- Sintesi del percorso partecipativo
- Individuazione della proposta progettuale ed elaborazioni tecniche

Incontro pubblico di presentazione del percorso progettuale Giovedì 2 dicembre

ore 20:30 – 23:00

Teatro Pavoni, via Sant'Eustacchio 17, Brescia

L'incontro pubblico di illustrazione del percorso partecipativo e del progetto preliminare si è svolto in forma di assemblea, con la partecipazione di un centinaio di persone.

Hanno relazionato:

- l'Assessore alla mobilità Federico Manzoni
- l'Arch. Elena Pivato - Urban Center Brescia
- l'Arch. Matteo Dondè - progettista incaricato

Sono inoltre intervenuti: l'Assessore alla partecipazione Alessandro Cantoni, il Presidente del Consiglio di Quartiere Sant'Eustacchio Andrea Zavaglia e numerosi cittadini, ambientalisti e rappresentanti dei comitati della zona.

SINTESI

Alla luce di quanto emerso durante il percorso di progettazione partecipata e considerata la necessità di fornire una restituzione pubblica del lavoro fin qui svolto, l'iter istituzionale ha previsto i seguenti passaggi:

- la presentazione nelle Commissioni Consiliari congiunte Lavori Pubblici e Mobilità, che si sono riunite il pomeriggio del 2 dicembre 2021;
- la presentazione della soluzione progettuale e della sintesi partecipativa nell'ambito di un'assemblea pubblica, che si è tenuta la sera del 2 dicembre 2021;
- l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, prevista entro fine 2021;
- la progettazione definitiva ed esecutiva, da svolgersi nei primi mesi del 2022;
- avvio lavori: entro la tarda primavera 2022, così da poter concludere la riqualificazione entro la fine del medesimo anno.

Ulteriore elemento importante, emerso anche durante le varie fasi della progettazione partecipata, è quello di estendere la riqualificazione non alla sola via Veneto ma anche alle vie laterali che si innestano sulla via stessa, al fine di mitigare, con interventi viabilistici e di regolamentazione della sosta, la riduzione degli attuali parcheggi e di procedere a un più ampio intervento di abbattimento delle barriere architettoniche.

A tal fine, si è dato mandato al progettista di procedere a completare la progettazione di fattibilità tecnico-economica sulla scorta degli esiti del percorso di progettazione partecipata e si è provveduto a richiedere l'adeguamento della previsione di spesa, nel Programma delle Opere Pubbliche 2022, per l'intervento di riqualificazione di via Veneto, incrementandone l'importo da 2 a 3 mln €, proprio al fine di poter soddisfare la necessità di ampliare il perimetro della riqualificazione.

Tale incremento di spesa è stato accolto nello schema di bilancio adozione dalla Giunta e di prossima approvazione da parte del Consiglio Comunale.

RENDICONTAZIONE DETTAGLIATA DEGLI INCONTRI

Primo incontro

9 settembre 2021

Presenti per il Comune di Brescia

- **Federico Manzoni** – Assessore alle politiche della mobilità e ai servizi istituzionali.
- **Stefano Sbardella, Nadia Bresciani e Michele Mombelli** – Settore Mobilità,
- **Elena Pivato e Giovanni Chinnici** - Urban Center Brescia
- **Matteo Dondé** – architetto incaricato.

Partecipanti

- **Andrea Zavaglia** - Presidente CDQ Sant'Eustacchio
- **Vittorio Carbone** - Referente per il Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Francesco D'Erasmo** - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Laura Morandi** – farmacista - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Gian Antonio Poli** – commercialista - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Barbara Borghetti** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Simona Morbini** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Lorenzo Spatola** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Guido Corini** – titolare Élite casa - Associazione Commercianti e professionisti

Verbale/report della Giornata

Federico Manzoni

Apri l'incontro, ringraziando i presenti.

Comunica che, tra gli interventi di riqualificazione della città di Brescia, l'Amministrazione Comunale ha deciso che Via Vittorio Veneto sia inserita nel Programma triennale delle opere pubbliche, programmando l'esecuzione dell'opera nel corso dell'anno 2022.

Sono stato stanziati due milioni di euro ed è stato incaricando un progettista. Si è inoltre deciso di attivare un percorso di confronto con il quartiere.

Elena Pivato

In qualità di responsabile dell'Ufficio Urban Center Brescia, l'architetto Pivato parla dell'approccio partecipativo quale modalità di lavoro che si è scelto di adottare, auspicando che il coinvolgimento attivo dei frequentatori della via e di tutti i soggetti interessati, permetta di arrivare ad un ridisegno condiviso della via Vittorio Veneto.

Spiega come il risultato della riqualificazione urbana che si vuole sviluppare sarà da vedere non solo in chiave di sostenibilità ambientale, ma anche di una rinnovata socialità urbana, dove la vita salutare ed il benessere in senso ampio dei cittadini siano posti al centro delle politiche di trasformazione urbana.

Nel processo partecipativo si tratterà di alcuni incontri di discussione e di ideazione, gestiti con tecniche specifiche della partecipazione, organizzati in un clima informale e

improntati alla dimensione del gioco, per stimolare al massimo la creatività dei partecipanti.

Proiettando delle slide, Pivato descrive infine le tappe del percorso e le date calendarizzate.

Interventi dei partecipanti

Andrea Zavaglia

Esprime apprezzamento per l'iniziativa e per come è stato strutturato il percorso, affermando che attraverso il brainstorming emergeranno certamente questioni interessanti.

Dice che la situazione attuale della Via è conosciuta da tutti e auspica che si possa arrivare ad un miglioramento. Rileva che la **problematica principale riguarda i parcheggi**.

Vittorio Carbone

Ringrazia il Comune per aver avviato questa serie di incontri. La preoccupazione era che i progetti venissero sviluppati a porte chiuse.

Segnala che la **questione di parcheggi** è una delle cose più difficili da risolvere.

Tutti si sono abituati a non pagare la sosta.

In questa via non parcheggiano solo gli abitanti, ma anche gli studenti (cfr. Accademia di belle arti Santa Giulia) e anche gli operai della OM (poco distante da lì).

La priorità di parcheggio dovrebbe essere data ai residenti ai commercianti e ai cittadini (clienti dei negozi).

Il quartiere ha alcune carenze: non ci si arriva con la metropolitana, mancano alcuni servizi (ad es. non c'è l'anagrafe)

Laura Morandi

Si complimenta per l'iniziativa. E' bello pensare che la via possa essere migliore di com'è oggi. Attualmente via Veneto trasmette un'idea di abbandono. **Dovrebbe essere più piacevole camminarci**.

Vittorio Carbone

Una questione problematica è quella dell'**inquinamento**.

Tema della bellezza

Guido Corini

È una via con peculiarità uniche. è una via di lavoro, dove **ci sono attività importanti** e dove **si vive bene** (anche gli immigrati si sono integrati bene).

Migliorare **qualità della vita** è importante: ma come si può fare senza le auto?

Oggi sulla via ci sono 286 **auto parcheggiate**. **spesso sono "depositate" per tutto il giorno**.

Non ci sono spazi nella zona (via Rossetti per esempio è già piena di auto).

è inesorabile perdere posti auto. ma dove trovare posti auto altrove?

Si potrebbe mettere i **parcheggi a rotazione**.

Le piante esistenti vanno curate.

La **segnaletica per la ciclabilità va migliorata**.

Poli (commercialista)

Vent'anni fa non c'erano tante auto come oggi. Con l'Iveco e l'accademia Santa Giulia **sono aumentate le auto nella zona**.

Il punto debole è l'incrocio con via S. Eustacchio.

Ci vorrebbe un buon **arredo urbano e un maggior decoro**

Francesco D'Erasmus

nelle vie limitrofe (via Monte Grappa, via Rossetti) c'è il **problema dei sensi unici** e/o a doppio senso di circolazione per tratti di strada. la **circolazione è "spezzata a metà"**. Va rivista.

Spatola (professionista)

La via non ha problemi di qualità urbana. Non è vero che non ci si può camminare.

Non vedo criticità.

Ettore Brunelli diceva: "tutti in bici!"

Ma dobbiamo fare i conti con il fatto che **le macchine sono aumentate**. Non possiamo pretendere di tornare indietro!

C'è molto inquinamento.

La pista **ciclabile che c'era prima non si usa più.**

Se si tolgono i parcheggi i problemi aumentano

dove si può parcheggiare nelle vie limitrofe?

molti abitanti non hanno il garage.

Bisogna pensare alla qualità della vita, nel senso che **ci sono anziani che hanno bisogno di portare la spesa!**

Le attività economiche non possono sopravvivere senza i parcheggi.

Dovremmo poter aggiungere altre auto, ma **non c'è più posto**, a meno che non abbattiamo gli alberi!



Secondo incontro Laboratorio del 17 settembre 2021

Presenti per il Comune di Brescia

- **Federico Manzoni** – Assessore alle politiche della mobilità e ai servizi istituzionali.
- **Stefano Sbardella, Nadia Bresciani e Michele Mombelli** – Settore Mobilità,
- **Elena Pivato e Giovanni Chinnici** - Urban Center Brescia
- **Matteo Dondé** – architetto incaricato.

Partecipanti

- **Andrea Zavaglia** - Presidente CDQ Sant'Eustacchio
- **Lino Moretti** - CDQ Sant'Eustacchio
- **Emanuela Agostino** - CDQ Sant'Eustacchio
- **Vittorio Carbone** - Presidente Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Francesco D'Erasmo** - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Laura Morandi** – farmacista - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Gian Antonio Poli** – commercialista -Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Barbara Borghetti** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Simona Morbini** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Lorenzo Spatola** -Associazione Commercianti e professionisti
- **Guido Corini** – titolare Élite casa - Associazione Commercianti e professionisti
- **Alessandro Bugatti** - CDQ Borgo Trento
- **Romano Meazzi** - Consulta per l'Ambiente
- **Cristina Trevisani** - Cittadina
- **Matteo Rizzini** - Cittadino

Verbale/ Report

Programma della giornata

- 17:15 registrazione partecipanti
- 17:30 intervento Assessore: Obiettivi
- 17:40 intervento Pivato: Cenni storici
- 17:45 intervento Mombelli: Via Veneto oggi
- 17:50 intervento Dondé: Via Veneto / Esempi
- 18:30 Video interviste
- 18:45 Laboratorio di immaginazione e analisi
- 19:30 fine

intervento Assessore Manzoni

Obiettivi del progetto

Con questo progetto si vuole innalzare la **qualità urbana della via**, migliorare la **gestione della sosta**, migliorare la **sicurezza e la fruibilità per ciclisti e pedoni** e

incoraggiare una maggiore **socialità urbana**, riqualificare gli **spazi pubblici**, implementare la **permeabilità e la tutela del patrimonio arboreo**.

Tempi e risorse

- Risorse economiche già previste a bilancio pari a 2.000.000 di Euro
- Cronoprogramma:
 - o Approvazione Preliminare – Autunno 2021
 - o Approvazione Esecutivo – Inverno 2021/2022
 - o Inizio Lavori – Primavera 2022
 - o Fine Lavori – Fine 2022
- Progettazione affidata a tecnico esterno – arch. Matteo Dondé
- Rilievo topografico affidato alla società TecnoTeam srl
- Rilievo della sosta diurna e notturna affidato a Brescia Mobilità S.p.A.

intervento di Elena Pivato: Cenni storici

Per capire quale sia la genesi della via Vittorio Veneto si può osservare una mappa della città di Brescia (fonte IGM) risalente alla fine del 1800: qui si vede la città storica ancora circondata dalle mura Venete, al di fuori delle quali ci sono pochissime edificazioni e alcune importanti direttrici stradali e ferroviarie, ma non vi è traccia di quella che sarà la futura via Vittorio Veneto, che nasce quindi ai primi del Novecento. In una mappa della prima metà del Novecento, dopo l'abbattimento delle mura, si può vedere come la città cominci ad espandersi e come si formi un primo tratto della via. Il palazzo Incis di via Veneto n.1 risale infatti al 1927. Nella seconda metà del Novecento, con la ricostruzione postbellica, la città è in grande espansione: il secondo tratto di via Veneto si completa quindi con edifici più moderni.

Intervento di Michele Mombelli: Via Veneto oggi

Via Veneto è attualmente una strada classificata come strada urbana di Quartiere (tipo E) con andamento che si sviluppa da nord a sud di accesso al ring.

Una via molto frequentata caratterizzata da un flusso di traffico medio di circa 16.000 veicoli giornalieri (dato medio rilevato dalle spire anno 2019).

L'area oggetto d'intervento è compresa tra via Montello e via Pastrengo e comprende le aree di intersezione con le vie trasversali.

Alcuni dati sintetici circa l'area di progetto:

- LUNGHEZZA – 550 m
- SUPERFICIE – 18.000 mq di cui 8.000 mq sono adibiti a sede stradale

Dal 2015 al 2020 in via Veneto si sono registrati:

- 106 incidenti di cui 84 con feriti
- Tra gli 84 feriti, 19 sono pedoni e 12 sono stati coinvolti in corrispondenza delle intersezioni e 7 lungo strada/marciapiede.

Obiettivi e vincoli progettuali:

- MIGLIORAMENTO SICUREZZA STRADALE
- MIGLIORARE LA VIVIBILITÀ DELLE AREE PEDONALI RIMUOVENDO LA SOSTA DAI MARCIAPIEDI E INDIVIDUAZIONE DI SOLUZIONI COMPENSATIVE
- MIGLIORARE LA CICLABILITÀ
- SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO ARBOREO
- MIGLIORAMENTO DELLA PERMEABILITÀ
- MIGLIORAMENTO DELLA GESTIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO

Intervento di Matteo Dondé:

Relazione sulla via e il suo intorno

L'architetto Dondé illustra gli elementi caratterizzanti la via allo stato di fatto, mostrando e commentando fotografie, piante, sezioni stradali. Riporta altresì un conteggio degli alberi presenti sui marciapiedi e del numero di posti auto complessivamente rilevati allo stato attuale, sulla carreggiata e sui marciapiedi.

Parla inoltre dell'importanza del verde urbano per ridurre gli impatti del cambiamento climatico.

Descrive alcune criticità legate all'inquinamento acustico e atmosferico dovuto alle automobili, alla sosta irregolare e agli incidenti rilevati sulla via negli ultimi 5 anni.

Esempi Virtuosi

L'architetto Dondé illustra alcuni progetti di riqualificazione urbana ed esempi di soluzioni virtuose da altri luoghi e città, riprendendo vari temi:

la questione della sicurezza stradale:

"Siamo tra i pochi paesi europei in cui l'incidentalità urbana continua a crescere: l'Italia registra annualmente quasi 29 morti per milione di abitanti, che corrisponde a più del doppio rispetto ad altri paesi europei"

Il principale deterrente all'utilizzo della bicicletta e della mobilità pedonale è proprio la scarsa sicurezza stradale: il rischio di essere coinvolti in un incidente stradale è percepito al punto tale da convincere molti potenziali ciclisti a lasciare a casa la bici per utilizzare anche loro l'automobile.

I genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto di più rispetto agli altri Paesi: l'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è stata rilevata al 7% nel 2010, mentre l'autonomia dei bimbi inglesi è al 41% e quella dei tedeschi è al 40%.

Da uno studio condotto in Danimarca è stato dimostrato che **"chi va a scuola in autonomia, a piedi o in bicicletta, ha maggiore capacità di apprendimento e di concentrazione"**.

l'efficienza del sistema mobilità

Secondo una ricerca europea:

- La macchina è parcheggiata per il 92% del tempo
- Si trascorre 1/3 del tempo di guida in cerca di parcheggio
- Di media, i 5 posti dell'auto spostano solo 1,5 persone

- Il 40% dei tragitti effettuati in auto è inferiore ai 3 Km, il 60% inferiore ai 5 Km

Gli automobilisti più felici del pianeta sono gli olandesi. L'Italia è tra le peggiori d'Europa

L'Organizzazione Mondiale della Sanità raccomanda e rileva:

che le persone facciano almeno 10.000 passi al giorno

che nelle città ci siano 3 posti a sedere ogni 100 metri

che i percorsi ciclabili su marciapiede si sono rivelati pericolosi per i pedoni

la ciclabilità e la pedonalità urbane

Attraverso diverse immagini di spazi urbani pedonalizzati e attrezzati, in varie città del mondo, l'architetto pone l'accento su alcuni importanti obiettivi per gli spazi pubblici:

- rendere piacevole **camminare e andare in bicicletta**
- **aumentare la socialità** e la convivialità urbana
- **favorire il commercio locale**

Come spesso accade, i benefici ambientali derivanti da una riqualificazione urbana, si accompagnano a quelli economici (secondo lo studio Bikenomist –Pirelli dell'Università Bicocca di Milano, la riqualificazione portata dal corridoio verde tra Milano e Monza farebbe aumentare il valore del patrimonio immobiliare in una percentuale compresa tra il 12 e il 23 per cento, mentre il giro di affari delle attività commerciali sparse lungo il percorso potrebbe aumentare di una quota tra il 35% e il 55%).

Esempi virtuosi

Tendenze nelle città metropolitane

- **Germania:** Secondo l'urbanista Fred Kent abbiamo passato gli ultimi 70 anni a costruire città per le automobili e non per le persone, rendendo le città meno vivibili. Le cose si possono cambiare: più panchine e meno auto!
- **New York:** città senz'auto, l'ultima sfida del sindaco De Blasio https://www.ansa.it/canale_lifestyle/notizie/tempo_libero/2021/01/29/new-york-citta-senza-auto-ultima-sfida-di-de-blasio_65fcd64b-e87f-4cd5-8516-52a965314d98.html
- **Amsterdam** eliminerà 11.000 posti auto dalla strada entro il 2025 (1.500 all'anno); lo spazio ricavato sarà destinato alle piste ciclabili, all'allargamento dei marciapiedi e alla messa a dimora di alberi, restituendo spazio e vivibilità alla collettività (REDISTRIBUZIONE DEMOCRATICA DEGLI SPAZI PUBBLICI)
- **Parigi:** il sindaco Anne Hidalgo ha dichiarato che **rimuoverà il 50% dei parcheggi in strada** (oggi in totale sono 140.000), per far posto a piazze, aree verdi e ciclabili. E planterà 170.000 nuovi alberi.
più verde in città per garantire maggior permeabilità del suolo, ridurre le isole di calore, accrescere verde e relazioni di prossimità, risparmiare energia)
Il nuovo limite di 30 km/h, in vigore nelle strade di Parigi dal 30 agosto 2021
- **Barcellona:** il sindaco Ada Colau ha annunciato che nel prossimo decennio, Barcellona convertirà l'intera rete centrale in un'area più verde e pedonale quasi totalmente priva di auto. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-11/barcelona-s-new-car-free-superblock-will-be-big>

Tendenze nelle città italiane:

- **Milano, Via Paolo Sarpi:** «Paolo Sarpi, come via Dante dieci anni fa, è la dimostrazione che la pedonalizzazione porta vantaggi ai commercianti», spiega Luca Tamini, professore di Urbanistica al Politecnico di Milano che ha seguito da vicino gli interventi di riqualificazione dell'area.
Da grossisti, i commercianti della zona si sono trasformati in venditori al dettaglio «con un notevole aumento della qualità di negozi e pubblici esercizi».
- **Milano, Piazze Aperte: esempi di urbanistica tattica**
Piazza Arcobalena, Piazza San Luigi, Scuola parco Trotter;

Intervento di Giovanni Chinnici:

Il dott. Chinnici, attraverso la proiezione di un filmato, presenta la sintesi di una serie di video-interviste, effettuate da Urban Center Brescia, ai commercianti di una via riqualificata dieci anni fa nel quartiere di Borgo Trento a Brescia.

Le testimonianze degli intervistati danno conto di come, dopo la riqualificazione stradale, la vitalità del quartiere ed le attività commerciali della via, siano aumentate significativamente.

LABORATORIO N.1 IL QUARTIERE IMMAGINA

Immagina di svegliarti in un giorno di primavera del 2023 e di fare una passeggiata in Via Vittorio Veneto, i cui lavori di riqualificazione della via sono stati da poco completati: Camminando, ti rendi conto di essere soddisfatto e di avere delle piacevoli sensazioni, da molti punti di vista.

Come descriveresti la via attraverso tre aggettivi o parole chiave?





AMBIENTE	VERDE VERDE VERDE VERDE ATTENTA A INQUINAMENTO
MOBILITÀ DOLCE	AFFOLLATA DI PERSONE A PIEDI SICUREZZA SICURA SICURA SICUREZZA PER I PEDONI BICICLETTE CICLABILI VERE
SOCIALITÀ	SOCIALIZZANTE OSPITALE ACCOGLIENTE VIVIBILE VIVIBILE VIVIBILE
SENSAZIONI POSITIVE	COLORATA VIVA ATTRAENTE VISSUTA STIMOLANTE TRANQUILLITA' RILASSANTE
ORDINE / BELLEZZA	COMODA COMODA ORDINATA ORDINATA PULITA
ALTRO	DEVASTANTE PER ABITANTI INFATTIBILE

LABORATORIO N.2 - RICOSTRUZIONE "IMMAGINARIA" DEI FATTI
(Dalle parole chiave alla descrizione di elementi e fattori concreti)

Da cosa è caratterizzata la via così riqualificata? (elementi concreti)

VERDE	<ul style="list-style-type: none"> ● SPAZI VERDI ● ALBERI MANTENUTI E CURATI ● AIUOLE E FIORIERE (SENZA TOGLIERE LE COMODITÀ PER ABITANTI E COMMERCIANTI) ● ALBERI CURATI MEGLIO ● FIORIERE ● ALBERI
ATTREZZATURE PER I MARCIAPIEDI	<ul style="list-style-type: none"> ● INSTALLAZIONI CHE RENDANO PIACEVOLE ESSERCI ● PANCHINE ● INSTALLAZIONI - SPAZI ADEGUATI ● PANCHINE ● PANCHINE AIUOLE DI DESIGN
SOCIALITÀ / OPPORTUNITÀ D'INCONTRO	<ul style="list-style-type: none"> ● LUOGHI D'INCONTRO ● ACCOGLIENZA PER GRANDI E PICCINI ● SPAZI PER INIZIATIVE PUBBLICHE E PRIVATE ● LUOGHI CHE OFFRONO SITUAZIONI DI SOCIALITA'
MOBILITÀ DOLCE	<ul style="list-style-type: none"> ● PISTE CICLABILI ● CICLAGILE A NORMA ● PISTA CICLABILE FUORI DAL MARCIAPIEDE ● PISTE CICLABILI BEN FATTE (NON COME VIA FRANCHI O VIA VALLECAMONICA) ● SEGNALETICA MIGLIORATA (E A NORMA)
BELLEZZA	<ul style="list-style-type: none"> ● ARMONIA DI AMBIENTI ● COLORI ● LUOGHI BELLI DA VEDERE
SOSTA	<ul style="list-style-type: none"> ● PARCHEGGI PER RESIDENTI E SOSTA A ROTAZIONE PER GLI ALTRI (GRATIS 1 ORA) ● MENO AUTO PARCHEGGIATE ● NUMERO POSTI AUTO RAGIONEVOLE
MOBILITA' AUTOMOBILISTICA	<ul style="list-style-type: none"> ● ZONA 30 ● MENO AUTO

LABORATORIO N.3 - Come si è riusciti ad arrivare a questo risultato (azioni o fattori con cui si è favorito il processo di riqualificazione della via)

VERDE	<ul style="list-style-type: none"> • ---
ATTENZIONE A RESIDENTI E LAVORATORI	<ul style="list-style-type: none"> • NON PENALIZZARE I RESIDENTI • PENSARE ALLA VITA QUOTIDIANA REALE (TANTI IMPEGNI E POCO TEMPO) • PENSARE ALLA COMODITA' • SALVAGUARDARE CHI VIVE E LAVORA • PRIVILEGIARE RESIDENTI E COMMERCIANTI
ATTENZIONE AL COMMERCIO	<ul style="list-style-type: none"> • AUMENTARE SPAZI PER DEHOR DEI LOCALI
SOCIALITÀ / OPPORTUNITÀ D'INCONTRO	<ul style="list-style-type: none"> • AUMENTARE PANCHINE E ZONE DI AGGREGAZIONE • CREARE LUOGHI E CONDIZIONI DI SOCIALIZZAZIONE • FAVORIRE RIPRESA DEL PEDIBUS PER LA SCUOLA • SPETTACOLI E INTRATTENIMENTO DA PARTE DEI QUARTIERI, DELLE SCUOLE E DELLE ASSOCIAZIONI
PARTECIPAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> • ATTIVARE UN CONFRONTO CON TUTTE LE ESIGENZE
MOBILITÀ DOLCE	<ul style="list-style-type: none"> • INCENTIVARE L'USO DI MEZZI ALTERNATIVI ALL'AUTO (ES. PREMIARE CHI VA AL LAVORO IN BICI) • POSIZIONARE LA CICLABILE AI LATI DELLA STRADA • REALIZZARE CICLABILI SICURE • LE CICLABILI DEVONO ESSERE SICURE
ARTE E BELLEZZA	<ul style="list-style-type: none"> • MOSTRE IN STRADA • CONCORSI PER ARTISTI
OSSERVAZIONI	<ul style="list-style-type: none"> • NON CAMBIEREI NULLA: IL TRAFFICO SUI MARCIAPIEDI E' UN PO' AUMENTATO E FORSE E' DIVENTATO PERICOLOSO. • NON E' POSSIBILE PENSARE AD MARCIAPIEDI COME QUELLI VISTI IN METROPOLI EUROPEE: IL NOSTRO CONTESTO NON E' ADATTO
SOSTA	<ul style="list-style-type: none"> • ELIMINARE LE SOSTE DELLE AUTO DAI MARCIAPIEDI • PARCHEGGI SUI MARCIAPIEDI SOLO PER COMMERCIANTI E RESIDENTI (CHI NON E' DELLA ZONA NON PUO' PARCHEGGIARE SUI MARCIAPIEDI) • CREARE NELLE VIE LIMITROFE LE CONDIZIONI PER RIQUALIFICARE VIA VENETO • SPOSTARE LE AUTO VERSO LE VIE SECONDARIE (ES. A LISCA DI PESCE) • IMPOSSIBILE ELIMINARE LE AUTO SENZA VALIDE ALTERNATIVE • RIDUZIONE PARCHEGGI (ELIMINAZIONE SOSTA DAI MARCIAPIEDI) • IMPEDIRE IL "DEPOSITO" DI AUTOMOBILI PER TEMPI INDEFINITI • NON PIU' AUTO DEPOSITATE: SPERIMENTARE LA SOSTA A ROTAZIONE
MOBILITÀ AUTOMOBILISTICA	<ul style="list-style-type: none"> • FARE UNA ZONA 30 NELLE VIE SECONDARIE • RIDUZIONE VELOCITÀ VEICOLI • INTERVENTI PER UNA VIABILITÀ PIU' SICURA
ALTRE IDEE	<ul style="list-style-type: none"> • LA FABBRICA OM DOVREBBE GARANTIRE I POSTI AI DIPENDENTI • CONVINCERE GLI STUDENTI DELL'ACCADEMIA (SANTA GIULIA) A VENIRE IN BICI



Terzo incontro Laboratorio del 30 settembre 2021

Presenti per il Comune di Brescia

- **Federico Manzoni** – Assessore alle politiche della mobilità e ai servizi istituzionali.
- **Stefano Sbardella, Nadia Bresciani e Michele Mombelli** – Settore Mobilità,
- **Elena Pivato e Giovanni Chinnici** - Urban Center Brescia
- **Matteo Dondé** – architetto incaricato.

Partecipanti

- **Andrea Zavaglia** - Presidente CDQ Sant'Eustacchio
- **Lino Moretti** - CDQ Sant'Eustacchio
- **Vanda Romagnoli** - CDQ Sant'Eustacchio
- **Vittorio Carbone** - Presidente Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Gian Antonio Poli** – commercialista - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Guido Corini** – titolare Élite casa - Associazione Commercianti e professionisti
- **Simona Morbini** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Lorenzo Spatola** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Antonino Biondo** - Associazione Commercianti e professionisti
- **Danilo Scaramella** - Legambiente
- **Martina Cosi** - Cittadina
- **Marco Vasta** - Cittadino

Verbale/Report

L'incontro, iniziato alle 17:00, si è svolto in due tempi:

Primo tempo: Seduta plenaria (spazio urban.lab)

L'Assessore Federico Manzoni ha aperto i lavori, ringraziando i presenti e proponendo di aggiungere una data in più al percorso partecipativo, in modo da consentire un miglior approfondimento delle varie questioni nel corso dell'odierno laboratorio di progettazione, la data del 11 ottobre non sarà quella conclusiva, ma sarà dedicata alla proposta di soluzioni progettuali da parte dell'arch. Matteo Dondé.

L'arch. Elena Pivato ha quindi preso la parola per fare il punto rispetto alle tappe del percorso e per rendicontare i risultati del laboratorio dell'incontro precedente. Attraverso una serie di slide ha illustrato i contributi dei partecipanti sui diversi temi emersi (verde, attrezzature per i marciapiedi, socialità, mobilità, ecc.)

Infine, ha invitato i presenti a inviare contributi, storie o memorie che descrivano la Via Veneto del passato, quali possibili preziosi allegati ad un dossier complessivo dei lavori del presente percorso di partecipazione.

Secondo tempo: Tavoli di lavoro (spazio urban.window)

L'arch. Elena Pivato ha introdotto il laboratorio di progetto, spiegando temi, tempi e modalità di lavoro.

LABORATORIO DI PROGETTO

PARTE 1 - RIQUALIFICARE LA VIA: COSA NE PENSI?

I partecipanti sono stati invitati a compilare delle **schede di vari colori** in funzione di vari **argomenti (spazi per la sosta, mobilità ciclabile, spazi pedonali, attrezzature)** indicando per ogni tema **aspetti positivi, aspetti critici, nonché idee per migliorare.**

Qui di seguito sono riportati tutti i testi elaborati dai partecipanti per ogni tema e quesito.

ALBERI E AIUOLE (scheda verde)

ASPETTI POSITIVI	ASPETTI CRITICI
<ol style="list-style-type: none"> 1. BUONA PRESENZA DELL'ALBERATURA (DA MANTENERE) 2. CI SONO GIÀ TANTI ALBERI 3. GLI ALBERI DANNO UNA BELLA PROSPETTIVA 4. ATTUALMENTE BEN ALBERATA: SI MANTENGA COSÌ 5. GLI ALBERI CREANO FRESCO E OMBRA, I FIORI BELLEZZA E COLORE 6. LA VIA È ALBERATA STUPENDAMENTE E DEVE RIMANERE CON GLI STESSI ALBERI (TIGLI) 7. LE AIUOLE SONO IMPORTANTI, SOPRATTUTTO NEI PUNTI DI PARTENZA PEDONALE 8. GLI ALBERI SONO UN FATTORE POSITIVO 9. ALBERI FONDAMENTALI PER VIVIBILITÀ ED ESTETICA 10. UN GRANDE VIALE CHE DOVRÀ ESSERE MANTENUTO PER LA SUA BELLEZZA 11. È UNA VIA CON TANTI ALBERI CHE CREA ARMONIA AI RESIDENTI 12. CON PIÙ ALBERI SI ABBASSANO LE TEMPERATURE E L'ARIA DIVENTA PIÙ PULITA 13. CI SONO MOLTI ALBERI 14. GLI ALBERI TENGONO LE TEMPERATURE STABILI 15. ARIA PIÙ PULITA 16. ALBERI SECOLARI 	<ol style="list-style-type: none"> 1. SPAZIO DELL'AREA NON PAVIMENTATA ALLA BASE NON SUFFICIENTE 2. SCARSA MANUTENZIONE DEGLI ALBERI ESISTENTI 3. POCHE AIUOLE A BORDO MARCIAPIEDE 4. SCARSE POTATURE DEGLI ALBERI 5. SCARSA CURA DEGLI ALBERI DAGLI AGENTI PATOGENI 6. AIUOLE INSUFFICIENTI 7. SCARSA MANUTENZIONE E CURA DAGLI AGENTI PATOGENI DEGLI ALBERI ESISTENTI 8. SCARSA CURA 9. RISCHIO DI CADUTA IN OCCASIONE DI EVENTI ATMOSFERICI ESTREMI 10. SPAZIO PER PEDONI E AUTO RIDOTTO A VANTAGGIO DEL VERDE 11. ASSENZA DI ALTRA VEGETAZIONE OLTRE AGLI ALBERI DI ALTO FUSTO 12. CON TROPPI ALBERI MAGGIORE RISCHIO DI DANNI IN OCCASIONE DI EVENTI ATMOSFERICI ESTREMI
<p>IDEE PER MIGLIORARE</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. AGGIUNGERE CESPUGLI/AIUOLE CON ESSENZE FIORITE NELLE VARIE STAGIONI 2. GLI ALBERI OGNI QUALCHE ANNO DEVONO ESSERE TRATTATI PER EVITARE CHE FACCIANO DELLE SECREZIONI DI RESINE APPICCILOSE E PERICOLOSE 3. AGGIUNGERE AIUOLE TRA LE PIANTE PARALLELE ALLA STRADA 4. PIÙ AIUOLE DI FIORI SUI MARCIAPIEDI E POTARE PIÙ SPESSO GLI ALBERI 5. MAGGIORE MANUTENZIONE DEGLI ALBERI E POTATURE MIRATE NON SELVAGGE 6. CREARE AIUOLE FIORITE CHE CREANO DELLE PICCOLE ISOLE COLORATE 	

7. LE AIUOLE SONO INSUFFICIENTI E NE ANDREBBERO CREATE DI NUOVE SOPRATTUTTO NEI PUNTI CRITICI DEL TRAFFICO
8. GLI ALBERI ABBATTUTI DAGLI EVENTI ATMOSFERICI ANDREBBERO RIPRISTINATI
9. EVITARE LE CAPITAZZATURE CHE NON FANNO RESPIRARE GLI ALBERI
10. MIGLIORARE LA MANUTENZIONE
11. AGGIUNGERE PICCOLE E ELEGANTI AIUOLE
12. PRESTARE PIÙ ATTENZIONE ALLA MANUTENZIONE DEGLI ALBERI
13. DISINFESTAZIONE PER EVITARE LA RESINA
14. RINNOVARE L'ILLUMINAZIONE
15. TROVARE IL GIUSTO COMPROMESSO TRA AREE VERDI E UTILIZZO PEDONALE
16. AUMENTARE LA DECORAZIONE DELLE PIANTE, AGGIUNGERE PIÙ FIORI E ANCHE AIUOLE

SPAZI PER LA SOSTA (scheda blu)

ASPETTI POSITIVI	ASPETTI CRITICI
<ol style="list-style-type: none"> 1. VA BENE COSÌ POTER PARCHEGGIARE SOTTO CASA PER SCARICO, SPESE, PORTARE ANZIANI E NON DOVER PARCHEGGIARE AUTO A KM DA CASA 2. NESSUNO 3. VICINANZA AI PUNTI COMMERCIALI 4. VANTAGGI PER I RESIDENTI 5. GRATUITÀ 6. PARCHEGGI GRATIS 7. LE SOSTE AUTO SONO TANTE 8. VISTO COME SONO GLI EDIFICI DI VIA VENETO (CARENZA DI GARAGE) E' NECESSARIO UTILIZZARE PARTE DI VIA VENETO PER LA SOSTA DELLE MACCHINE 9. DISPONIBILITÀ ABBONDANTE DI PARCHEGGI (ANCHE SE NON DEL TUTTO REGOLARI), MA TOLLERATI DALLE AUTORITÀ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. NESSUNO!! FATTO STA CHE NON C'È STATO NESSUN MORTO INVESTITO SUI MARCIAPIEDI MA SOLO SULLA STRADA 2. ROVINANO LA PROSPETTIVA 3. AUTO SUL MARCIAPIEDE LATO NEGOZI MOLTO PERICOLOSO IN MANOVRA 4. CONFLITTO CON I PEDONI E CICLISTI CON SITUAZIONI DI PERICOLO 5. BRUTTI DA VEDERE 6. COMUNQUE INSUFFICIENTI 7. TROVARE PARCHEGGIO 8. TROPPE MACCHINE IN PROSSIMITÀ DEI PASSAGGI PEDONALI DIMINUISCONO LA VISIBILITÀ 9. PARCHEGGI SUI MARCIAPIEDI 10. MAGGIORE RISCHIO DI INCIDENTI DA PARTE DEI PEDONI 11. ROVINANO IL DECORO URBANO 12. PARCHEGGI GRATUITI 13. POCHI PARCHEGGI 14. LE SOSTE SONO STATE SEGNATE SOLO UN ANNO FA MA NON CORRETTAMENTE: LE VIE CHE CONFLUISCONO SU VIA VENETO NE HANNO RIDOTTO LA CARREGGIATA. 15. SOSTE PROLUNGATE SENZA REGOLAMENTAZIONE 16. PARCHEGGI SUL MARCIAPIEDE NON VA BENE 17. DIFFICILE TROVARE SOLUZIONI CHE TENGANO CONTO DI TUTTE LE NECESSITÀ DI MOBILITÀ 18. SCARSA ROTAZIONE DEI POSTI AUTO DOVUTI A MANCANZA DI QUALSIASI REGOLAMENTAZIONE 19. NUMERO DEI PARCHEGGI SOTTODIMENSIONATO RISPETTO ALLE NECESSITÀ 20. MOLTE ATTIVITÀ MEDICHE NECESSITANO DI PARCHEGGI PER ANZIANI E MALATI 21. PARCHEGGI GRATUITI PER TUTTI
<ol style="list-style-type: none"> 1. IDEE PER MIGLIORARE 2. SFRUTTARE LE VIE LATERALI CON PARCHEGGI A LISCA DI PESCE 	

3. LE AUTO SEMPRE LATO NEGOZI TOLTE DAI MARCIAPIEDI SI POSIZIONINO FUORI A LISCA DI PESCE E CON QUALCHE SOSTA A DISCO ORARIO
4. TOGLIERE I PARCHEGGI AUTO DAL MARCIAPIEDE
5. METTERE PARCHEGGI A ROTAZIONE PER MAX 20 MINUTI
6. METTERE VIE LATERALI A ZONA 30 O ZTL A SENSO UNICO RICAVANDO PARCHEGGI A LISCA DI PESCE
7. UTILIZZARE SPAZI SICURI PER AUMENTARE IL NUMERO DEI PARCHEGGI
8. BISOGNEREBBE RIMUOVERE I PARCHEGGI DAI MARCIAPIEDI SPOSTANDOLI SULLE VIE LIMITROFE A VIA VENETO AUMENTANDO DI NUMERO E MANTENENDO SOLO LA POSSIBILITÀ DI PARCHEGGIO PER I PORTATORI DI HANDICAP E PER IL CARICO E SCARICO
9. PARCHEGGI GRATUITI PER RESIDENTI CON CONTRASSEGNO E PARCHIMETRI (30 MIN 1 H) PER CHI VIENE DA FUORI
10. NELL'INSIEME VA BENE COSÌ. MAGARI SISTEMARE I CORDOLI DEI MARCIAPIEDI
11. REGOLAMENTARE A ORE LA POSSIBILITÀ DI GRATUITÀ DEL PARCHEGGIO PER QUESTIONI INERENTI LE ATTIVITÀ COMMERCIALI E PROFESSIONALI ESISTENTI
12. INGRESSO (al parcheggio?) DELLA SEDE STRADALE
13. LE SOSTE NON DEVONO RIDURRE IL PASSAGGIO DEI PEDONI
14. SOSTE RISERVATE A RESIDENTI O ALLE ATTIVITÀ (ANCHE CON DISCO ORARIO)
15. PREVISIONE DI UN PARCHEGGIO AD HOC PER LE ATTIVITÀ LIMITROFE (SCUOLE O INDUSTRIE)
16. CREARE NUOVI SPAZI OGGI INUTILIZZATI
17. INCORAGGIARE I RESIDENTI PER PARCHEGGIARE NEI LORO GARAGE
18. TROVARE SPAZI CHE CI SONO GIÀ ! PER CREARE OPPORTUNITÀ DI PARCHEGGIO (VEDI OM, PAVONIANA, INNSE, ...)
19. SOSTE CON PARCHEGGIO BEN DEFINITI, CON DISCO ORARIO E PAGAMENTO SOSTA (DOPO LA PRIMA ORA GRATIS)
20. PARCHEGGI RISERVATI A RESIDENTI E/O AREE RISERVATE AL COMMERCIO
21. NON RIDURRE IL NUMERO DI POSTI AUTO, ANZI, SE POSSIBILE AUMENTARLO E NON A 300, 400 MT. PERCHÉ DEVONO ESSERE FACILMENTE FRUIBILI
22. PENSARE AD AVERE PIÙ ROTAZIONE SENZA PERÒ PENALIZZARE CHI CI VIVE, CI LAVORA O VIENE PER ACQUISTI
23. ELIMINARE LA SOSTA PER I CITTADINI CHE NON SONO INTERESSATI AL QUARTIERE. ESEMPIO: DIPENDENTI OM, STUDENTI DELL' ACCADEMIA, UNIVERSITARI, RESIDENTI DELLA CITTÀ
24. PARCHEGGI NON A PAGAMENTO PER NEGOZIANTE E RESIDENTI
25. PARCHEGGI PER I CITTADINI CHE VENGONO NEL QUARTIERE PER VARIE ESIGENZE
26. GARANTIRE I PARCHEGGI AI RESIDENTI
27. LE VIE LIMITROFE HANNO LA POSSIBILITÀ DI POTER OSPITARE PIÙ PARCHEGGI

MOBILITÀ CICLABILE (scheda rossa)

ASPETTI POSITIVI	ASPETTI CRITICI
1. PRESENZA DI BICIMIA	1. SUL MARCIAPIEDE LATO NEGOZI MOLTO CRITICA.
2. L'ATTUALE "PISTA" CONSENTE LA PERCORRENZA DELLA VIA IN RELATIVA SICUREZZA	2. PISTA CICLABILE DA NON FARE SUL LATO NEGOZI E DEDICARE LO SPAZIO SOLO AI PEDONI
3. C'È GIÀ SU UN LATO ED È GIÀ ATTREZZATA MA NON SEGNALATA E NONOSTANTE LE AUTO MAI INCIDENTI SUL MARCIAPIEDE	3. LA PISTA È SUL MARCIAPIEDI RENDENDO PERICOLOSO IL PASSAGGIO PER I CICLISTI, PEDONI E AUTOMOBILI
4. MENO SMOG	4. LE STAZIONI DI BICIMIA CI SONO MA SONO SPESSO VUOTE (SOPRATTUTTO NELLE ORE DI PUNTA)
5. LA BICICLETTA È SALUTE PER LE PERSONE E PER L'ARIA	5. ATTUALMENTE È DISCONTINUA ED IN CONFLITTO CON AUTOMOBILI E PEDONI NONCHÉ PERICOLOSA PER CHI ESCE DAI NEGOZI
6. MOBILITÀ SANA E SOSTENIBILE	6. GLI ATTRAVERSAMENTI DELLE VIE LATERALI SONO PERICOLOSI
7. DIMINUISCE L'INQUINAMENTO	
8. VA BENE IL FINE SETTIMANA E NEL TEMPO LIBERO	
9. LA PISTA CICLABILE È COMUNQUE DA	

<p>CONFIGURARE IN MODO TALE CHE SI INTEGRINO CON ALTRI PERCORSI AUTO</p> <p>10. OTTIME SE RISPETTATE</p>	<p>7. MANCANZA DI SEGNALAZIONI</p> <p>8. PISTE NON SEGNALATE, NON SICURE POSSONO DARE GROSSI RISCHI</p> <p>9. STAZIONI BICIMIA SEMPRE VUOTE</p> <p>10. DIFFICILE CONVIVENZA TRA PEDONI E AUTOVEICOLI</p> <p>11. I VERI CICLISTI LE PISTE CICLABILI NON LE USANO</p> <p>12. SI SPENDONO SOLDI E SI SACRIFICANO PARCHEGGI PER CICLABILI INUTILIZZATE</p> <p>13. C'È UN USO CORSARO DEI MARCIAPIEDI SIA CON BICICLETTE CHE CON MONOPATTINI ELETTRICI IN ENTRAMBI I SENSI DI MARCIA</p> <p>14. NON CI SONO RICARICHE PUBBLICHE PER BICICLETTE ELETTRICHE</p> <p>15. CICLISTI POCO ATTENTI</p>
<p>IDEE PER MIGLIORARE</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. POSIZIONARE LA PISTA CICLABILE A DOPPIO SENSO SUL LATO DELLE VILLETTE 2. LE MACCHINE DEVONO USCIRE NON IN RETRO MA IN STRADA 3. POTENZIARE LE STAZIONI DEL BICIMIA IN MODO DA INCENTIVARE SEMPRE PIÙ PERSONE AD USARLA 4. LA PISTA CICLABILE CHE OGGI C'È DOVREBBE ESSERE SPOSTATA DAL MARCIAPIEDE PER METTERLA SU STRADA. SE SU STRADA DIVENTASSE TROPPO COMPLICATO, A CAUSA DI DELLA COLLOCAZIONE DEI BIDONI DELLA SPAZZATURA E PER IL PASSAGGIO DEGLI AUTOBUS, METTERLA SUL LATO DEL MARCIAPIEDE DOVE CI SONO MENO COMMERCianti E CHE OCCUPI SOLO METÀ MARCIAPIEDE IN MODO CHE COSÌ POTRÀ ESSERE USUFRUIBILE ANCHE PEDONI 5. TOGLIERE LE BICICLETTE DAL MARCIAPIEDE CHE DOVREBBE ESSERE SOLO PER I PEDONI 6. CORSIE CICLABILI SULLA STRADA (VIA VENETO) RESA ZONA 30 7. SEGNALARE QUELLA CHE È GIÀ SUL MARCIAPIEDE DX CHE È MOLTO PIÙ SICURA DI QUELLE SU STRADA 8. AUMENTARE I PARCHEGGI DI BICI MIA 9. PISTE BEN SEGNALATE PROTETTE 10. PISTE CHE COLLEGANO LUOGHI DEL QUARTIERE IMPORTANTI QUALI SCUOLE, NEGOZI, METRO. 11. AUMENTARE I POSTI DI BICI MIA 12. DEFINIRE PERFETTAMENTE L'ATTUALE PISTA RIDOTTA AD UNO STATO PIETOSO, MA QUESTO ANDRÀ ESAMINATO MEGLIO NEL CONTESTO GENERALE DELLA RISTRUTTURAZIONE DELL'INTERA VIA 13. SISTEMARE E SEGNALARE CHIARAMENTE QUELLA GIÀ ESISTENTE SENZA MODIFICARE ALTRO PERCHÉ SAREBBE INUTILE 14. RENDERSI CONTO CHE NON TUTTI VOGLIONO/POSSONO MUOVERSI IN BICI PER VARI MOTIVI E NON LI SI PUÒ OBBLIGARE TOGLIENDO I PARCHEGGI 15. LA PISTA CICLABILE NON È DA PROGETTARSI SU MARCIAPIEDI MA IN PIANO CON L'ASSE STRADALE E I MARCIAPIEDI STESSI PER EVITARE PERICOLOSI NEL TRANSITO CON ALTRI MEZZI E PERSONE (EVITARE I DISLIVELLI TRA I VARI PIANI) 16. DIVIDERE LE PISTE CICLABILI DAI PEDONI CON ILLUMINAZIONE 17. SISTEMARE BENE LE PISTE, OGGI INESISTENTI 18. PISTE CICLABILI DELIMITATE E SEPARATE DALLO SPAZIO PEDONALE 	

SPAZI PEDONALI (scheda gialla)

ASPETTI POSITIVI	ASPETTI CRITICI
<ol style="list-style-type: none"> 1. UTILI PER I FRAGILI 2. CREANO APPARTENENZA E QUINDI SONO DA PENSARE CON CURA 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ADESSO MOLTO CRITICI E PERICOLOSI CAUSA AUTO IN MANOVRA 2. POCO RISPETTATI DAI CICLISTI

<ol style="list-style-type: none"> 3. ABBIAMO MARCIAPIEDI MOLTO LARGHI 4. I MARCIAPIEDI SONO LARGHI E PERMETTONO AMPIO SPAZIO PER I POCCHI PEDONI 5. GLI SPAZI PEDONALI SONO AMPI 6. AMPIEZZA MARCIAPIEDE 7. LO SPAZIO PEDONALE È AMPIO E DEVE RIMANERE AMPIO PERCHÉ LA VIA E' BELLA PER QUESTO 8. LA VIA È ABBASTANZA LARGA 9. SONO AMPI E ALBERATI SU ENTRAMBI I LATI 10. MARCIAPIEDI MOLTO LARGHI E OMBREGGIATI D'ESTATE 11. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. SE C' È COME ADESSO MOLTA PROMISCUITÀ: IL PEDONE SI SENTE UNA PEDINA FRAGILE 4. AD OGGI BICI E MONOPATTINI SFRECCIANO MOLTO VELOCI SUI MARCIAPIEDI 5. SONO MOLTO LIMITATI (?) E ATTUALMENTE PERICOLOSI PERCHÈ NON C'È LA PISTA CICLABILE REGOLARE 6. NESSUNO 7. SONO POCO CURATI 8. NON SONO MOLTO SICURI IN QUANTO CI SONO MOLTE MACCHINE PARCHEGGIATE SUI MARCIAPIEDI 9. DIFFICILE CONVIVENZA TRA PEDONI, BICICLETTE E AUTOMOBILI TUTTI PRESENTI E IN MOVIMENTO SUL MARCIAPIEDE PER POSIZIONI NON BEN DEFINITE 10. GLI SPAZI PEDONALI SONO SPESSO RIDOTTI DALLE AUTO IN SOSTA DALLE FIORIERE DISPOSTE A RANDOM SENZA CRITERIO 11. SPESSO (GLI SPAZI PEDONALI) SONO RIDOTTI DA SOSTE SELVAGGE O DA PLATEATICI NON DISPOSTI UNIFORMEMENTE 12. EFFETTIVAMENTE LE AUTO PARCHEGGIATE SUI MARCIAPIEDI POSSONO ESSERE PERICOLOSI PER I PEDONI MA È SEMPRE STATO COSÌ 13. SONO OCCUPATI PER LA METÀ DALLE AUTO 14. NON SONO BEN MANTENUTI 15. POCHE PANCHINE LUNGO TUTTA LA VIA 16. COMMISTIONE TRA AUTO E BICICLETTE
<p>IDEE PER MIGLIORARE</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ABBELLIRE I MARCIAPIEDI CON FIORIERE, PICCOLI GIARDINI, PANCHINE CON TAVOLO, TIPO SCACCHI. 2. INSTALLARE FONTANELLE DOVE POSSIBILE 3. INSTALLARE DISTRIBUTORI DI SACCHETTI PER LA RACCOLTA DEGLI ESCREMENTI DEGLI ANIMALI 4. MARCIAPIEDI SEPARATI DA CARREGGIATE E PISTA CICLABILE 5. PROGETTARE MARCIAPIEDI LARGHI CHE CONSENTANO AI PEDONI DI CAMMINARE IN SICUREZZA 6. SPAZI DI SOSTA PER I CITTADINI CHE HANNO PROBLEMI DI DEAMBULAZIONE 7. SISTEMANDO LA VECCHIA CICLABILE (PER BICI E MONOPATTINI) RIMANE SPAZIO SOLO PER I PEDONI 8. IN CORRISPONDENZA DEGLI INCROCI AUMENTARE UN PO' L'ANGOLO PEDONALE 9. CERCARE DI RENDERLI SICURI SENZA RIDURRE TROPPO I PARCHEGGI PER I RESIDENTI 10. MANTENERE UNA SEZIONE UNIFORME RICONOSCIBILE QUALE ZONA PEDONALE FRUIBILE E BEN DEFINITA 11. RIMUOVERE LE AUTO DAL MARCIAPIEDE PER METTERLE SULLE ALTRE VIE SU AMBO I LATI (ZONA 30) 12. CAMBIARE IL TIPO DI MANTO DEL MARCIAPIEDE PER FARLO PIÙ PERMEABILE 13. AGGIUNGERE PIÙ PANCHINE LUNGO TUTTA LA VIA E AUMENTARE LA DECORAZIONE 14. RISERVARE I MARCIAPIEDI AI PEDONI 	

IN SINTESI

TEMA: ALBERI E AIUOLE

Apprezzamento unanime per la presenza del verde, considerato un elemento fondamentale per il benessere e per la vivibilità e l'estetica della città, ma anche come fattore positivo per l'inquinamento atmosferico e il microclima urbano (temperature più basse in estate). Tra i fattori critici emerge principalmente una scarsa manutenzione degli alberi, poco spazio destinato alle aiuole e il rischio di caduta alberi in caso di eventi atmosferici estremi. In generale emerge indicazione di una maggiore cura e manutenzione con l'inserimento di fiori e aiuole fiorite, trovando un giusto compromesso tra aree verdi e aree ad utilizzo pedonale.

TEMA: SPAZI PER LA SOSTA

in prevalenza emerge la convinzione che attualmente i parcheggi siano tanti, utili e indispensabili. Tuttavia, mentre molti segnalano un'abbondanza di parcheggi, dall'altra, altri lamentano come questi siano insufficienti (Ma allora, sono tanti o sono pochi? il tema non è forse il numero di parcheggi, ma la possibilità o meno di parcheggiare...). La sosta gratuita, se da alcuni è considerata un fattore positivo, da altri viene indicato come fatto negativo, perché le auto "depositate" tutto il giorno, impediscono una corretta rotazione della sosta. Da qui, emerge la proposta di una regolamentazione della sosta al fine di un maggiore decoro, di una maggiore sicurezza e con un occhio particolare alle esigenze di residenti e commercianti.

TEMA: MOBILITÀ CICLABILE

Tra gli aspetti positivi della mobilità ciclabile, si individuano i temi della salute e della sostenibilità. Tra le criticità emergono la difficile convivenza tra pedoni, ciclisti e autoveicoli, la scarsa disponibilità di bici del servizio BICIMIA, la mancanza di regolamentazione e segnaletica per il transito di bici e monopattini. Qualcuno sostiene che la pista su marciapiede sia più sicura, mentre da più di una persona emerge l'indicazione di rimuovere la ciclabile da marciapiede e di metterla su strada. Più in generale si propone che le piste siano ben protette e che vi sia un'adeguata segnaletica.

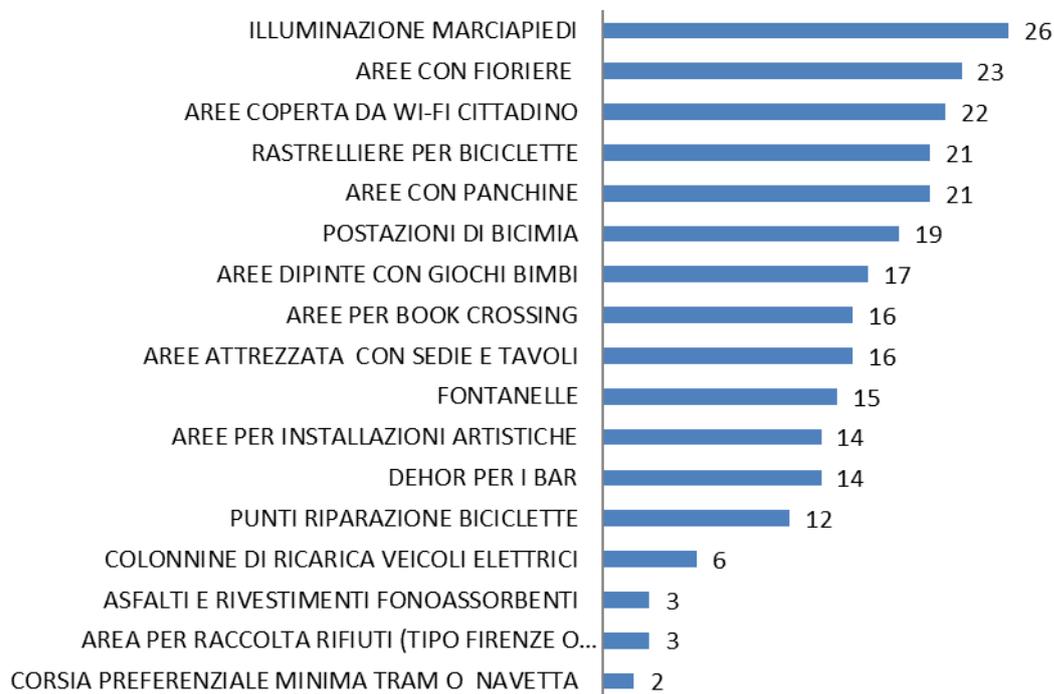
TEMA: SPAZI PEDONALI

Per gli spazi pedonali, di cui si apprezza l'attuale ampiezza, si segnala come siano poco curati e poco attrezzati, e come vi sia una difficile convivenza dei pedoni con autoveicoli, biciclette e monopattini. Si propone di trovare soluzioni di maggior decoro, di attrezzare gli spazi con fontanelle, fioriere, panchine, tavoli, ecc. e di garantire una maggiore sicurezza per i pedoni. Si parla anche di una maggiore permeabilità del suolo per questioni legate al clima che cambia.

ATTREZZATURE PER I MARCIAPIEDI

Per gli elementi di arredo urbano I PARTECIPANTI hanno compilato delle schede contenenti un abaco di possibili soluzioni indicando il grado di preferenza ed importanza, il cui esito si può vedere nel grafico che segue.

ATTREZZATURE PER GRADO DI IMPORTANZA



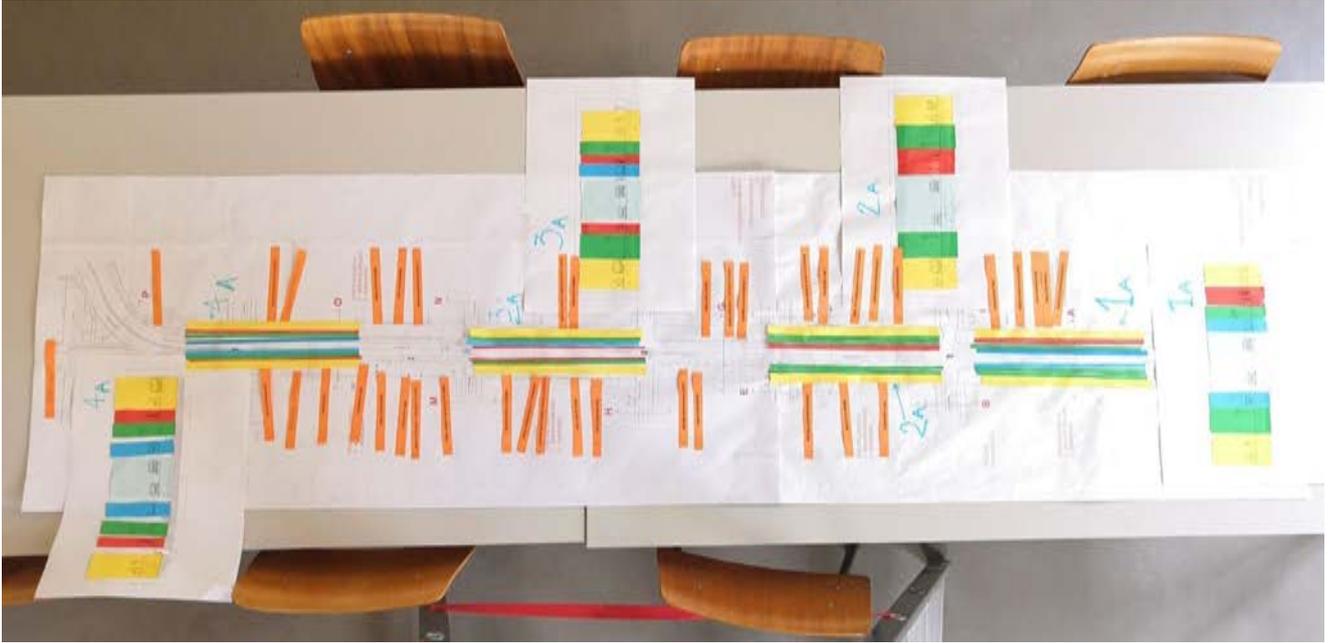
PARTE 2 – PROGETTIAMO LA VIA!

i partecipanti sono stati divisi in due tavoli di lavoro allestiti con le planimetrie e le sezioni della via nello stato di fatto, dove, con l'ausilio di tessere colorate, hanno potuto ragionare su due aspetti:

1. **Lo studio delle diverse possibili sequenze degli elementi della strada, in pianta e in sezione, attraverso tessere prestampate di diversi colori e dimensioni:** giallo per i marciapiedi, verde per gli alberi e le aiuole, rosso per le ciclabili, blu per la sosta delle auto e azzurro per la mobilità automobilistica
2. **Il posizionamento degli elementi di arredo urbano con cui attrezzare i marciapiedi, attraverso delle strisce prestampate (di colore arancione), riportanti le descrizioni degli elementi stessi.**

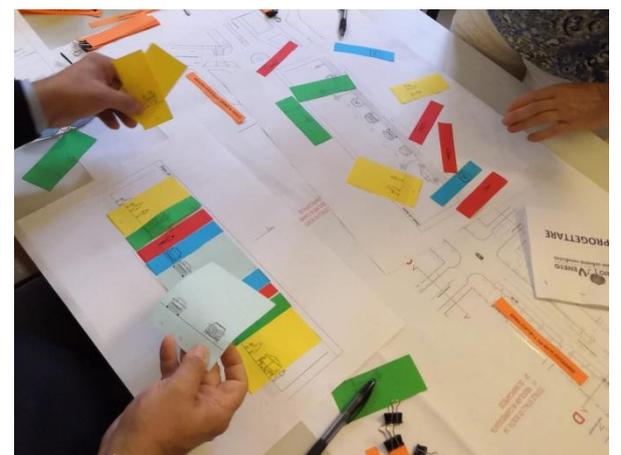


(PIANTE E SEZIONI STRADALI)
tavolo A



(PIANTE E SEZIONI STRADALI)
tavolo B





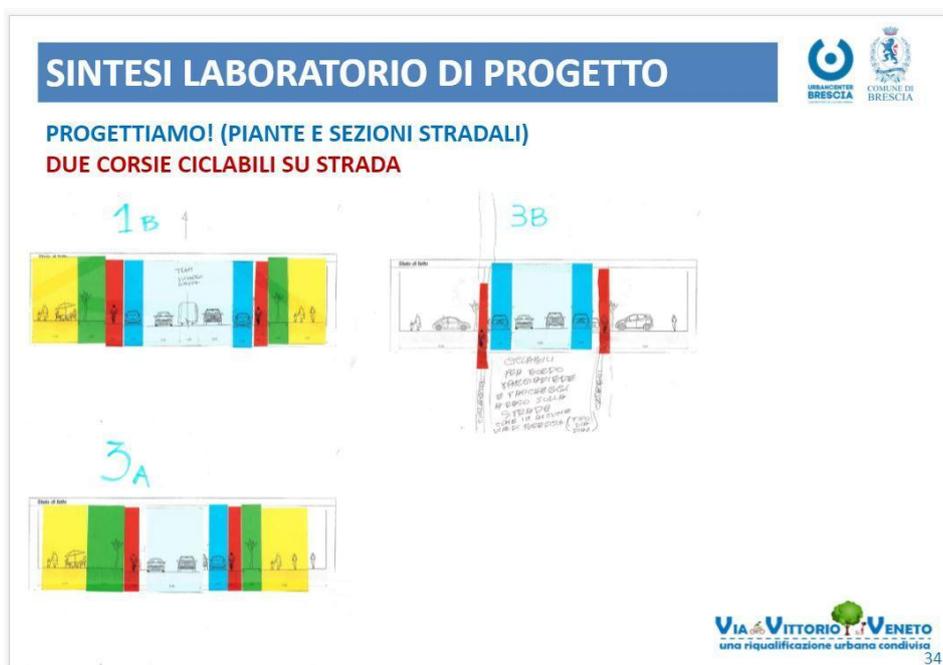
SINTESI DEL LABORATORIO DI PROGETTO

Le diverse soluzioni proposte dai cittadini per la sezione stradale della via, si possono sintetizzare in tre gruppi di soluzioni, ben rappresentati dalle tre immagini qui di seguito.

SOLUZIONE A: corsie ciclabili su carreggiata

si tratta di due varianti:

- corsie ciclabili tra sosta e marciapiede (1B, 3B)
- corsia ciclabile in carreggiata da un lato e corsia ciclabile tra sosta e marciapiede dall'altro (3A)



SOLUZIONE B: due piste ciclabili su marciapiede

si tratta di tre varianti:

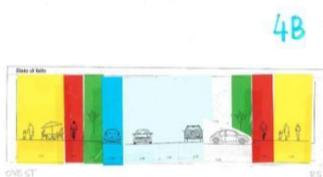
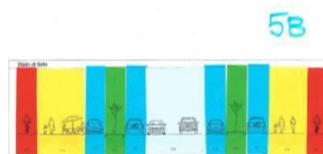
- due piste ciclabili monodirezionali su marciapiedi tra verde e pedonale (4A)
- due piste ciclabili monodirezionali su marciapiedi tra verde e pedonale e sosta a quarantacinque gradi (4B)
- due piste ciclabili monodirezionali su marciapiedi tra edifici e pedonale (5B),

SINTESI LABORATORIO DI PROGETTO



PROGETTIAMO! (PIANTE E SEZIONI STRADALI)

DUE PISTE CICLABILI SU MARCIAPIEDE



SOLUZIONE C: una pista ciclabile bidirezionale su marciapiede o su carreggiata.
per questa terza soluzione sono state sviluppate due varianti:

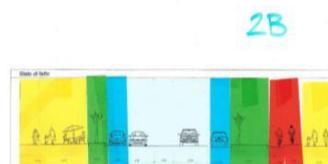
- pista ciclabile bidirezionale su marciapiede lato est (1A, 2B)
- corsia bidirezionale in carreggiata (2A).

SINTESI LABORATORIO DI PROGETTO



PROGETTIAMO! (PIANTE E SEZIONI STRADALI)

UNA CICLABILE BIDIREZIONALE (su marciapiede o su carreggiata lato EST)



Quarto incontro Laboratorio del 18 ottobre 2021

Presenti per il Comune di Brescia

- **Federico Manzoni** – Assessore alle politiche della mobilità e ai servizi istituzionali.
- **Stefano Sbardella, Nadia Bresciani e Michele Mombelli** – Settore Mobilità,
- **Elena Pivato e Giovanni Chinnici** - Urban Center Brescia
- **Matteo Dondé** – architetto incaricato.

Partecipanti

- **Lino Moretti** - CDQ Sant'Eustacchio
- **Vanda Romagnoli** - CDQ Sant'Eustacchio
- **Vittorio Carbone** - Presidente Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Francesco D'Erasmus** - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Laura Morandi** – farmacista - Comitato di quartiere Sant'Eustacchio
- **Guido Corini** – titolare Élite casa - Associazione Commercianti e professionisti
- **Romano Meazzi** - Consulta per l'Ambiente
- **Danilo Scaramella** - Legambiente
- **Claudia Valentini** - Cittadina – libera professionista
- **Michela Nota** Cittadina – libera professionista
- **Anna Dorosini** - Cittadina
- **Federica Rizzardi** - Cittadina
- **Emilio Minervini** - Cittadino

Programma della giornata

17:15 registrazione partecipanti

17:30 intervento Assessore Federico Manzoni: Ringraziamenti

17:40 intervento Elena Pivato: a che punto siamo del percorso, riepilogo del laboratorio di progetto del 30 settembre con sintesi delle idee progettuali dei partecipanti

18:00 intervento Matteo Dondé: le soluzioni progettuali, il progetto e le invariati, riorganizzazione delle vie laterali, proposte progettuali possibili (A, B e C)

19:00 spazio per domande da parte dei partecipanti

19:20 visione mostra delle tavole, questionario sul processo partecipato ed espressione delle preferenze sulle tre proposte progettuali emerse

19:40 Saluti e "aperiwork"

20:00 Chiusura della giornata di lavoro

Verbale/Report

Intervento Assessore Federico Manzoni: introduzione all'incontro

L'assessore ringrazia tutti i presenti per aver accolto l'iniziativa e aver lavorato proficuamente al progetto partecipato, quindi lascia la parola a Elena Pivato per una sintesi sul lavoro svolto alla data del 18 ottobre 2021

Intervento di Elena Pivato: riassunto delle 'puntate precedenti'

Dopo aver riassunto il percorso e individuato la tappa odierna all'interno del Percorso Partecipativo, delinea il programma della serata ed illustra le risultanze del laboratorio di progetto della volta precedente, con l'ausilio delle immagini delle slide.

Intervento di Matteo Dondé: considerazioni e informazioni tecniche rispetto alle soluzioni emerse e principali obiettivi della riqualificazione

L'Architetto Matteo Dondé commenta pregi e difetti delle soluzioni progettuali proposte e delle possibili varianti ipotizzate dai cittadini.

Descrive poi le caratteristiche principali del progetto da sviluppare, delle sue invarianti con particolare riferimento alla sistemazione degli incroci e della ri-organizzazione delle vie laterali.

La relazione di Dondé, arricchita da numerose e dettagliate immagini, riguarda un suo sviluppo progettuale delle tre soluzioni emerse, con la messa in rilievo degli aspetti positivi e quelli negativi, tra i quali: il numero di posti parcheggio, la sicurezza stradale per ciclisti e pedoni, la funzionalità del traffico.

10. SOLUZIONI PROGETTUALI		
PRO E CONTRO DELLE 3 ALTERNATIVE		
ALTERNATIVA A Corsie ciclabili in carreggiata	ALTERNATIVA B Piste ciclabili sui marciapiedi	ALTERNATIVA C Pista ciclabile su marciapiede est
Nessun conflitto tra pedoni e ciclisti	Conflitto tra pedoni e ciclisti lungo entrambi i marciapiedi	Conflitto tra pedoni e ciclisti lungo il marciapiede est
Maggiori opportunità di ridisegno e qualificazione dei percorsi	Minori opportunità di ridisegno e qualificazione dei percorsi	Media opportunità di ridisegno e qualificazione dei percorsi
Maggior spazio per dehor	Minor spazio per dehor	Medio spazio per dehor
Minor sicurezza percepita da parte dei ciclisti	Maggior sicurezza percepita da parte dei ciclisti	Maggior sicurezza percepita da parte dei ciclisti
Eliminazione isole salvagente (minor permeabilità della strada)	Sistema con isole salvagente (maggior permeabilità della strada)	Sistema con isole salvagente (maggior permeabilità della strada)
Maggior incremento delle aree a verde: 3.100 mq	Minor incremento delle aree a verde: 2.300 mq	Medio incremento delle aree a verde: 2.700 mq

La relazione di Dondé ha trattato inoltre le questioni riguardanti l'incidentalità, la sicurezza stradale, la messa in sicurezza degli incroci, le soluzioni per stimolare l'utilizzo

della mobilità dolce, la socialità, la convivialità, il commercio locale e la qualità urbana.

L'architetto ha poi toccato aspetti quali gli interventi sul verde, il tema dell'illuminazione pubblica e soprattutto il tema della ridefinizione delle aree di sosta degli autoveicoli, con l'eliminazione della possibilità di parcheggio sui marciapiedi, la creazione di nuovi parcheggi sulle vie laterali e la regolamentazione della sosta per residenti e non residenti.

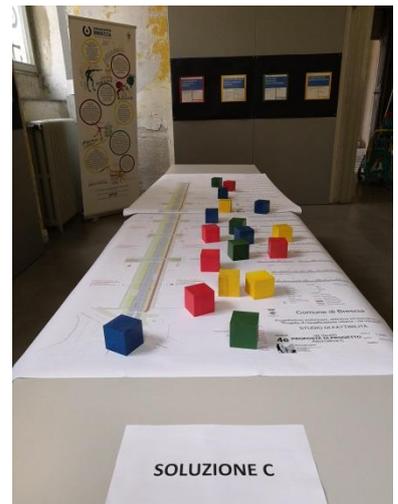
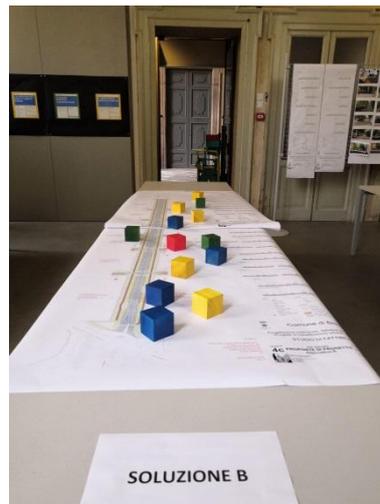


Spazio per domande

L'intervento dell'Arch. Dondé è stato seguito da un momento di confronto con alcuni dei partecipanti che hanno posto quesiti all'Assessore Federico Manzoni e ai tecnici presenti.

Le tre soluzioni al vaglio delle preferenze

Si è proceduto quindi alla formulazione delle preferenze da parte dei partecipanti sulle soluzioni rappresentate su tre tavoli. Ai partecipanti sono stati assegnati 4 cubetti colorati che potevano essere disposti a piacimento sulle tre diverse planimetrie (anche in maniera frazionata); una 'votazione' che non ambiva ad un esito di tipo decisionale ma solo di tipo consultivo.



Elenco dei partecipanti

partecipante num.	nome e cognome	in qualità di	presenza 9 settembre	presenza 17 settembre	presenza 30 settembre	presenza 18 ottobre
1	Andrea Zavaglia	Presidente CDQ Sant'Eustacchio	1	1	1	
2	Lino Moretti	CDQ Sant'Eustacchio		1	1	1
3	Emanuela Agostino	CDQ Sant'Eustacchio		1		
4	Alessandro Bugatti	Presidente CDQ Borgo Trento		1		
5	Vanda Romagnoli	CDQ Sant'Eustacchio			1	1
6	Vittorio Carbone	Referente per il Comitato di quartiere Sant'Eustacchio	1	1	1	1
7	Francesco D'Erasmus	Comitato di quartiere Sant'Eustacchio	1	1		1
8	Laura Morandi	Comitato di quartiere Sant'Eustacchio - farmacista	1	1		1
9	GianAntonio Poli	Comitato di quartiere Sant'Eustacchio - commercialista	1	1	1	
10	Barbara Borghetti	Associazione Comercianti e professionisti	1	1		
11	Simona Morbini	Associazione Comercianti e professionisti	1	1	1	
12	Lorenzo Spatola	Associazione Comercianti e professionisti	1	1	1	
13	Guido Corini	Associazione Comercianti e professionisti i – titolare Elite casa	1	1	1	1
14	Antonino Biondo	Associazione Comercianti e professionisti			1	
15	Romano Meazzi	Consulta per l'Ambiente		1		1
16	Danilo Scaramella	Legambiente			1	1
17	Cristina Trevisani	Cittadina		1		
18	Matteo Rizzini	Cittadino		1		
19	Martina Cosi	Cittadina			1	
20	Marco Vasta	Cittadino			1	
21	Anna Dorosini	Cittadina				1
22	Federica Rizzardi	Cittadina				1
23	Emilio Minervini	Cittadino				1
24	Michela Nota	Cittadina				1
25	Claudia Valentini	Cittadina				1

