



18.30-20.00
24 maggio 2022

3° workshop

TEMA

La piazza come spazio per
la vitalità del centro commerciale naturale

SFIDE

La piazza è la più importante delle “unità minime” del centro: seppur di piccole dimensioni (ampiamente rientrando nell’idea di “città dei 15 minuti”), il centro di Ravarino è un mosaico di micro-aree socio-economiche che catalizzano diverse opportunità aggregative, commerciali e culturali. Ne sono un esempio: l’area “della Chiesa”, l’area “del forno/farmacia/banca”, l’area “dell’edicola/fiorista”, l’area “della piazza”, l’area “della biblioteca”, l’area “delle poste/merceria”, l’area “della coop”, ecc. **Ognuna di queste “unità minime” ha una propria prossimità logistico-funzionale e una propria prossimità relazionale:** opportunità di carico-scarico, di acquisto-vendita, di incontro-interazione, di scambio informativo e socio-culturale. **Questa prossimità ha un raggio di azione “presupposto” che va dai 50 ai 250 m:** perno dell’unità è l’attività presente (negozi, bar, edicola, servizio) e la sua estensione è dettata dai diversi aspetti dell’“accessibilità” (arrivare, sostare, ripartire... a piedi, in bici o con l’auto). **È dentro questo raggio che vanno rintracciate le soluzioni di breve periodo** (“in attesa che la mobilità di Ravarino diventi più sostenibile, con prevalenza di spostamenti attivi, a piedi e in bici, perché più facili, più sicuri e... più desiderati. Bisogna lavorare sulla cultura della mobilità!”). **Tre gli elementi che accomunano queste “unità minime”: la strada provinciale, il sistema della sosta, la ritualità dei tragitti** (“c’è un’abitudine all’acquisto in centro effettuata con un certo mezzo – per lo più auto – che va tenuta presente soprattutto in un periodo di incertezza come questo”).

STRATEGIE

Quattro le **strategie “macro”** per la vitalità del centro commerciale naturale, tutte **incardinate attorno all’idea che un centro è vivo se c’è interazione “animata” tra le persone** (animazione sociale, animazione culturale, animazione commerciale) **in uno spazio pubblico polifunzionale**; occorre dunque:

- **RICONOSCIBILITÀ | comunicazione efficace ed organica** (cartellonistica on site, codici colore/materiali per l’orientamento di auto e pedoni, ecc.);
- **VIVACITÀ | animazione con micro-eventi diffusi** (dentro ad un sistema organico di spazi pubblici “urbani e naturali”);
- **CICLO-PEDONALITÀ | ampliamento delle infrastrutture ciclo-pedonali** (dentro ad un’idea condivisa di “cultura della mobilità sostenibile”);

ACCESSIBILITÀ | riorganizzazione della sosta in modo “funzionale” (equilibrio tra sosta di breve termine – mordi e fuggi – e sosta di lungo periodo).

TATTICHE

VIVACITÀ | Micro-eventi. Lo spazio pubblico è luogo di incontro, scambio, relazione: vivo in quanto “pieno” di occasioni quotidiane, in un “vuoto” dinamico e flessibile, aperto a più usi (compreso il parcheggio). Si immaginano tre ipotesi:

- **una piazza completamente pedonale** (nell’estetica della pavimentazione e nell’uso), **ad uso esclusivo delle persone sempre**;
- **una piazza ad uso misto**, con una estetica di pregio della pavimentazione che richiami l’uso pedonale, **con sosta consentita nelle sole ore diurne e infrasettimanali**;
- **una piazza in parte pedonale** (lato municipio/tetro/scuola) **e in parte carrabile**, con parcheggio “mordi e fuggi” (lato provinciale e lato “ruderi”, quest’ultimi in procinto di essere recuperati e rifunzionalizzati, con spazi commerciali al piano terra) e strada di accesso a senso unico.

La **prima ipotesi** è quella auspicata dalla maggioranza dei partecipanti.

La **seconda ipotesi** è intesa come passaggio intermedio (prima di giungere alla prima ipotesi), necessario fin quando la sosta del centro non sia stata complessivamente riorganizzata e potenziata la ciclo-pedonalità.

Nella **terza ipotesi** la pavimentazione è comunque continua e di pregio per l’intera estensione (parte pedonale e parte carrabile): l’uso della parte carrabile è dinamico, occasionalmente gli stalli e la strada possono divenire anch’essi pedonali (in occasione di iniziative ed eventi).

La piazza per le persone è allestita in modo temporaneo: arredi pop up (mobili e modulabili) disposti come piccoli salotti.

La piazza per le persone è incrementabile: il nucleo pedonale si espande inglobando i parcheggi e la strada.

L’approccio è dunque quello dell’urbanismo tattico.

In questo modo la piazza non è mai un vuoto in attesa del grande evento, ma è pronta ad accogliere anche il grande evento.

CICLO-PEDONALITÀ | Infrastrutture ciclo-pedonali. Piazza Martiri della Liberà deve essere lo snodo di raccordo tra i diversi percorsi ciclo-pedonali: “arrivo in piazza, mi faccio un’idea di quel che c’è di interessante in centro o nel territorio tutto, scelgo uno tra i possibili percorsi e parto per l’avventura”. Di pari passo con il potenziamento della infrastruttura ciclo-pedonale, andrà realizzato anche il sistema di parcheggi per le biciclette (se ben visibili e riconoscibili possono divenire stimolo all’uso delle due ruote).

ACCESSIBILITÀ | Sosta “funzionale”. Gli stalli per la sosta del centro vanno riorganizzati, valutando due approcci:

- **concentrare entrambe le tipologie di stalli** (sosta lunga e sosta breve) **in specifiche aree** (note e riconoscibili);
- **disseminare gli stalli per la sosta breve in tutto il centro** (caratterizzando lo stallo, con il colore o con il materiale, oppure rendendolo evidente con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale)

A proposito di parcheggi “mordi e fuggi” diffusi sul territorio: **Ravarino può diventare smart...ha senso che diventi smart?** Si propone di valutare l’opportunità di adottare sistemi di **smart parking** (tramite sensori che rilevano la presenza o meno di un’autovettura e la raccolta dati in tempo reale, un conducente può trovare parcheggio nella zona di destinazione direttamente dallo smartphone o dal sistema installato sulla vettura). **L’opportunità dipende dal rapporto effettivo tra costi/benefici, dalle reali necessità e dal tipo di utenza.** Questi sistemi funzionano molto bene in città medio-grandi, non ancora testata la loro utilità nelle città medio-piccole (per le quali invece sono ormai certi i benefici della mobilità attiva).

Tra le tipologie “sosta funzionale” va considerato anche il parcheggio di partenza del piedibus o del bicibus, da istituire nelle aree di parcheggio di grandi dimensioni già esistenti (area Coop – centro sportivo)

Un altro tipo di stallo, parte attiva della sosta funzionale è il **parcheggio per persone con disabilità**: un tipo di sosta perfettamente normata, ma che può divenire occasione educativa se accompagnata, oltre che dalla necessaria segnaletica verticale, anche da una cartellonistica narrativa sul valore delle diversità in un territorio che ambisce ad essere a misura di tutte e tutti.

Com'è una piazza per la vitalità del centro commerciale naturale?

COMUNICAZIONE
EFFICACE ED ORGANICA

ANIMAZIONE
CON MICRO EVENTI DIFFUSI

AMPLIAMENTO
DELLE INFRASTRUTTURE
CICLO-PEDONALI

RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA
IN MODO FUNZIONALE

RICONOSCIBILITÀ

VIVACITÀ

CICLO-PEDONALITÀ

ACCESSIBILITÀ

URBANISMO TATTICO

PARCHEGGI FUNZIONALI

SOSTA LUNGA E SOSTA BREVE
(MORDI E FUGGI)

PARTENZA DEL PIEDIBUS

DIVERSE ABILITÀ

SMART PARKING E BIKE PARKING